MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 ÁPRILIS 1. (VI. ÉVF. 7. SZÁM)



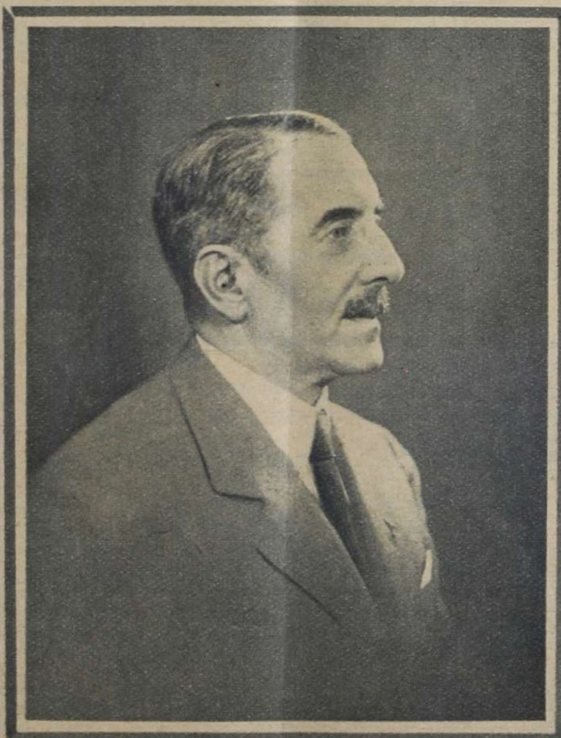
Az olasz légiháderő 20 éve



MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM * BUDAPEST, 1943 ÁPRILIS 1

KARA JENŐ †

A magyar repülés egyik nagy úttörőjétől búcsúzunk. A csüggedést nem ismerő, puritán, vaskövetkezetességű, a repülés ügyét a pilótatiszti beosztástól egészen a Magyar Aero Szövetség elnöki tisztségéig fanatikus szeretettel és kitartással szolgáló repülőbajtársunkat szólította az Úriten magához. A magyar repülőéletnek több mint három évtizeden át pihenést nem ismerő hajtó motora örökre megállt. Mert Kara Jenő alezredes-elnök bajtársunk motor volt, erőforrás volt, a becsületes munka pihenni nem tudó erőgépe.



A magyar repülés történetének legsúlyosabb éveiben korszakalkotó munkájának hajtóereje, a magyar repülés és magyar hazájának rajongó szeretete volt. Tudta, érezte és ezért hirdette, hogy repülés nélkül csonka marad ez az ország!

Tizenhét éven át volt a Magyar Aero Szövetség ügyvezető-alelnöke, illetve elnöke. Mennyi harc, mennyi csalódás, milyen kevés elismerés volt férfias helytállásának tizenhét évi mérlege! De a szíves küzdelem az ő, a magyar repülés győzelmével végződött. A trianoni elesettségünk idején sokak által lemosolygott jelmondata és életcélja: »és mégis repülünk« megvalósult. Érdemeit és különösen a magyar sporterpülés megalapozásában és kifejlesztésében végzett önfeláldozó munkásságát nem a késő utókor, hanem már a jelen teljességgel igazolta. Még életében megérhette azt, hogy amiért Ő annyit küzdött és amiért annyit áldozott a közöny, megnemértés, szegénység akadályait áttörve, diadalmaskodott. A magyar repülésügy társadalmi megalapozása, a magyar ifjúság nagy tömegeinek megnyerése a nemzet és honvédelmi szempontból oly fontos aviatika számára sikerült. Hogy ez sikerült, hogy ma a magyar ifjúság az ország minden részében sasfészkeket talál, abban a mi, mindenki által mélységesen tisztelt és szeretett Jenő bátyánknak, az ő céltudatos irányító munkájának oroszlánresze volt.

Egy emberöltőn át volt a repülés harcosa. Az egykori osztrák-magyar katonai repülés megszületésétől az új magyar légierő korszerű kiegészítésének megalapozásáig, mint tiszti pilóta, század- és osztályparancsnok, osztályvezető, ügyvezető-alelnök küzdött, szervezett, alkotott és irányított. Nemes egyénisége, igazságot kereső bajtársias lénye, tiszteletet parancsoló következetessége és puritánsága minden magyar repülőnek például szolgál.

Nagy nemzeti ideálért küzdött, ennek alárendelte magánéletét, sőt egészségét is. Ezért hagyta itt hamarább a sors által kijelölt őrhelyét.

Mélységesen megrendülve búcsúzunk Kara Jenő bajtársunk földi porhüvelyétől. Csak a testét temetjük, neve, letke, azok a célok, amikért ő oly önfeláldozóan és példátadóan élt, a mostani és minden eljövendő repülőgenerációnak ideáljai lesznek.



20 ÉVES AZ OLASZ KIRÁLYI LÉGIHADERŐ

Háborúban, harcban ünnepli a fasiszta légihaderő alapításának huszadik évfordulóját. A Duce akaratából 1923 március 28-án életre kelve, saját fejlődése és erősödése egyben az olasz nemzet fejlődésével és erősödésével is egy időszakba esik.

Ismerjük azokat a tragikus körülményeket, amely a világháború hősi harcai után több évre tétlenségre kényszerítették az olasz repülőket. Az akkori kormány tehetetlensége folytán négy év minden küzdelme, harca, eredménye feledésbe ment.

A világháborús repülők szembeszálltak a rombolás szellemével és minden súlyosbító körülmény ellenére is, 1919-ben megnyerték a Schneider-kupát (Ianello, 201 km/óra), 1920-ban Ferrarin és Masiero Róma—Tokió-repülése, valamint Locatelli Andes-átrepülése, Brak Papa és Maddalena távrepülései keltenek világszerte feltűnést.

Ezek az elszigetelt vállalkozások jól mutatták a pilóták képességeit és kedvét, de nem menthették meg a romlástól a naggyá nőtt olasz repülőipart, amely 1918-ban havonta 500 gépet és 1000 motort gyártott, most pedig semmit.

A fasisztauralom kezdetével mindez egyszerre kellemetlen emlékké vált s egészséges, új repülőélet vette kezdetét. Kedvező előjel volt, hogy az átszervezés hatalmas előmunkálatai alatt sikerült A. Passaleva pilótának Itália részére megszerezni a vízirepülőgépek abszolút sebességi rekordját 280 km/óra sebességgel.

1923 március 23-án királyi rendelettel önálló fegyvernemként megalakult az olasz légihaderő. Ezzel kezdődött meg az újjáépítés munkálata és 20 év küzdelmén, győzelmein és áldozatain keresztül az olasz légierőt az új háború mindenütt jelenlévő fegyverévé tette, amely támad és véd, kísér, bombáz, elhárít földön és víz felett s megállja helyét a kemény harcban az ellenséges államok légierőivel, holott azok aránytalanul erősebb gazdasági és ipari forrásokkal rendelkeznek.

Az építőmunka nagyságára jellemző az az adat, hogy az olasz légihaderő megalapításakor használható harcigépeinek száma mindössze 76 volt. Megkezdődött tehát az ipar fejlesztése, a keretek felállítása, iskolák üzembehelyezése, támaszpontok kiépítése — s mindezt a semmiből kellett előteremteni.

Ugyanakkor arra kellett törekedni, hogy ne csak nemzeti, de nemzetközi vonatkozásban is megállja helyét az olasz repülés. Az olasz pilóták és gépeik résztvettek a nagy nemzetközi versenyeken és hatalmas repülővállalkozások hívták fel az egész világ figyelmét az olasz repülés fejlődésére.

Igy látjuk 1924 július 25-én Locatelli Atlanti-óceán repülését Marina di Pisából az Ujvilágba, ahol a part közelében kényszerleszállást kellett végrehajtania és három napig maradt a nyílt tengeren. 1925 áprilisában De Pinedo és Campanelli hajtják végre bravúros háromvilágrészrepülésüket a kis Savoia 16. ter vízirepülőgéppel Sesto Calende—Melbourne—Tokió—Róma útvonalon. Április 19-én elindulva, november 7-én tértek vissza 55.000 kilométer berepülés után. Mindez 1924-ben még hihetetlennek tetsző merész vállalkozás volt, ami nagyszabású szervezőmunkát is igényelt.

Az olasz repülés e sikerei ébresztették fel a többi nemzetben is a becsvágyat és ekkor kezdődnek meg Franciaországban is a nagy rekordrepülések. Nemes verseny indul meg s ebben Itália minden erejével és tehetségével résztvesz, nagyban hozzájárulva az egyetemes repülés fejlesztéséhez.

1926-ban a norfolki (USA) versenyen De Bernardi 396.612 km/óra sebességgel megnyeri a Schneider-kupát és röviddel utána ugyanezen a Machi—Fiat-gépen 416 km/óra sebességgel új világrekordot is állít fel. 1927-ben De Pinedo indul Zacchetti szerelővel és Carlo del Prete



Balbo tábornagy, az olasz légierők megszervezője.



A Savoia S. 55-ösök az Alpok felett.

kiváló pilótával új körrepülésre az óceánon át a két amerikai földrészen keresztül-kasul.

Februártól júniusig 48.000 kilométert repülnek be, kétszer átrepülve az óceánt s Savoia S. 55. vízirepülőgépükön Buenos Airestől Newyorkig bejárva az egész amerikai kontinenst. 1928 július 3. és 5. között Ferrarin és Del Prete egyenesvonalú távolsági repülésben 7188 km teljesítménnyel világrekordot repülnek Savoia 64. gépükkel Itália—Brazilia útvonalon. Eközben az »Itália« léghajó északi sarkrepülést hajtott végre.

Ezalatt új repülőfogalom keletkezett Olaszországban: tömegrepülés. Erős akarattal és fölényes tudással szervezte meg Italo Balbo munkatársaival nagyszabású vállalkozásait. Ilyen nagy vállalkozások gondolata akkor még erősen kalandkeresésnek tűnt fel s különösen külföldön nem nagyon hitték a sikerben. S ennek ellenére szünetlen győzelmi sorozat lett a repülésekből s ezek nem csupán a gépek minőségének, hanem a személyzet kiválóságának, alapos előkészítésének, nagyszerű szellemének is beszédes bizonyítékai. 1928 májusában indult a 61 Savoia S. 55. és S. 59. mintájú repülőcsónak útjára a nyugati földközi-tengeri medencében és kereken 3000 kilométert repültek be az Orbetello—Elmas—Pollenza—Los Alcazares—Port Alfaques—Berre—Orbetello útvonalon.

A második tömegvállalkozás 1929 júniusában 35 Savoia 55 ös körrepülése volt a Földközi-tenger keleti medencéjében és a Fekete-tengeren. Az út 5000 km volt s az útvonal: Taranto—Athén—Istambul—Várna—Odessza—Constanza — Istambul—Athén—Taranto—Orbetello.

Igy jutottunk el 1930 decemberében az Itália—Brazilia óceánrepüléshez. Ez volt addig az idõig a világ legnagyobb repülővállalkozása, olyan korban, mikor egy egyes gép hasonló vállalkozása is vakmerőség számba ment. Első izben repülte át egyszerre az óceánt 44 ember 11 S. 55. gépen, négy szakaszban az Orbetello—Port Natal útvonalon.

A siker tovább tüzelte az olasz légiharerő vezetőit, a tapasztalatok kiértékelése pedig még nagyobbszabású vállalkozások előkészítését tette lehetővé. Fel kellett készülni a légiharerő tízéves fennállásának ünnepére. A választás az Egyesült Államokba végzendő 24 gépes osztálykötelékben végrehajtott repülésre esett. Az útvonalat Orbetello—Amsterdam—Londonderry—Cartwright—Shediac — Montreal — Csivga — New-York — Azorok—Lisszabon—Róma állomásokkal rögzítették, ez összesen 20.000 km. Első ízben történt meg a repülés történetében, hogy az Alpokat vízirepülőgépkötelékkel repülték át és két északatlanti óceánrepülést hajtottak végre. Az előkészítő munka igen pontos és aprólékos volt. És 1933 július elsején elhagyták a kéttörzsű Savoia S. 55. repülőcsónakok a Tirréni-tenger vizét és az Alpok felé fordultak. Az egész út a bámulatraméltó szervezés, a lelkesedés és a tehetség csodája lett. Felülmulhatatlan és utánozhatatlan vállalkozás, a fasiszta repülés első tíz évének nagyszerű tanúságtétele. 1933 augusztus 14-én ért véget az út s ez az egész világ repülésének élére emelte az olasz légiharerőt. Időközben más nagyszerű teljesítmények is születtek a katonai és a sportrepülés terén. 1929 júniusában Lombardi Róma—Mogadiscio—Róma útja, 1930-ban Lombardi és Capannini 9 napos Vercelli—Tokió (11.000 km) távrepülése, az első sportgépes repülés Európa és Japán között, ugyanez évben Lombardi, Mazzotti és Rasini három sportgépes kötelékrepülése 30.000 km-es útvonalon Afrikában, a Bibesco-kupa kétszeri megnyerése a Róma—Bukarest útvonalon. A Blériot és a Dal Molin-kupát is olaszok nyerték 1932—33-ban s végül 1934 október 23-án Agello felállította világhírű Macchi—Castoldi MC. 72. gépén a nevezetes 3000 lóerős FIAT AS. 6. motorral a 709 km-óra sebességi világrekordot, amely hosszú éveken át jelezte a repülőgépek teljesítményének felső határát. Ugyanakkor repülőnapok és bemutatók egész sorozatát rendezték az anyaországban és a gyarmatokon s az olasz kötelékek külföldi vendégszereplései is mindenütt meggyőzték a szemlélőt az olasz repülés magas színvonaláról.

Az olasz légiharerő valósította meg először saját ötletét: nagytömegű repülőkötelékek harcászati bevetését: az 1931. évi légihadgyakorlatokon 900 repülőgép vett részt. Ezek a hadgyakorlatok évről évre az etiópiai hadjáratig a harcszerű gyakorlatszerzés legfontosabb eszközei voltak.

Különösen érdekes, hogy ez a hatalmas fejlesztő munka Olaszországban, a nyersanyagokban szegény államban folyt. Ebből következtethetünk az ipar erőfeszítéseire, ebben nagyban segítették őket a kísérleti központok, pl. Guidonia. Az aluminiumtermelést sikerült 40.000 tonna évi teljesítmény fölé emelni. Hasonlóképen sikerült fejleszteni a szerszámgépipart is, úgyhogy 1938-ra Itália elérte az önellátás fokát.

A polgári repülés is jelentősen fejlődött. Az eredeti Róma—Nápoly és Milano—Velence vonalból (1919) 1926-ban 3844 km-es, két nemzetközi vonalas úthálózat lett, 1931-ben 17.895 km. 1937-ben a vonalakon 36.000 órát, 8,008.759 km-t repültek, az utasok száma 100.000, a posta és csomag 1.7000.000 kg volt. Ezután nyílt meg a nagy óceánontúli vonal Braziliába.

Nem csupán békevállalkozások szerepelnek az olasz légiharerő történetében, hanem két győzelmes háború, legkülönbözőbb ellenfelek ellen, különböző körülmények között.

Kelet-Afrikában nem volt méltó ellenfél a levegőben. A gépeket hajón szállították, a helyszínen szerelték. Hadászati célok hiányában a bevetések többnyire harcászati feladatok szolgálatában állták. A résztvevő 500 gép 2091 bombázást hajtott végre, 3650 felderítést, összesen 50.634 repülő órával. Nyolc hónap alatt 1.853.000 kg bombát dobtak, 1,074.000 kg lőszert és élelmet. 251 gép kapott ellenséges találatot, 8 zuhant le. A veszteségek 48 halott és 50 sebesült voltak. Ehhez még hozzá kell számítanunk a rend helyreállítása alatt végzett repülővállalkozásokat, ahol tíz hónap alatt 33.946 órát repültek a gépek, 12.089 személyt szállítottak és 2,207.000 kg utánpótlást vittek. A veszteségek: 60

Pezzi alezredes leszáll magassági rekordrepülése után.

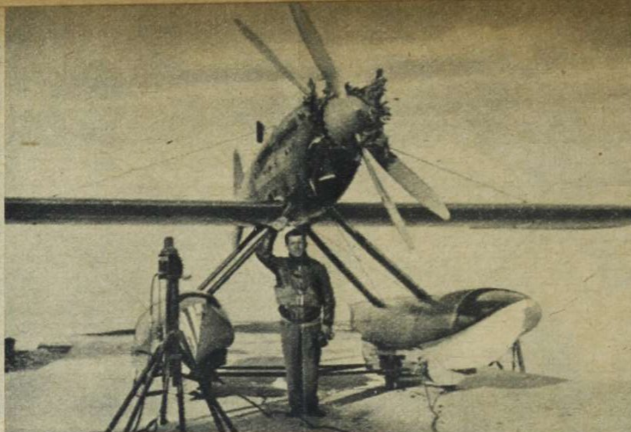


A híres „Disperata"-század Kelet-Afrikában.





Bruno Mussolini † és Biseo ezredes.



Agello a sebességi világrekord felállítása után.



A „Zöld Egerek” indulása előtt.

halott, 52 sebesült. Végül is a légierők kötelékében 27 arany vitézségi éremmel, 514 ezüst vitézségi éremmel, 663 bronz vitézségi éremmel és 570 háborús érdemkereszttel jutalmazták a repülőket és a légihaderő zászlaját is az Arany Vitézségi Éremmel tüntették ki.

Még javában harcoltak Kelet-Afrikában az olasz repülők s már jelentős csoportok küzdöttek a spanyol háborúban Franco tábornok oldalán, a bolsevista veszedelem ellen.

1937-ben a 6000 km-nél nagyobb távolságon folyó Istres—Damaszkus—Páris versenyt nyeri meg három olasz gép: Cupini-Paradisi, Fiori—Luchhini, Biseo—Br. Mussolini pilótapárokkal. Mario Stoppani egy Cant Z. 560. géppel 265 km óra átlagsebességgel 7000 km-es új távolsági világrekordot állít fel vízirepülőgépek számára. 1938 január 24-én indulnak el a híres »Zöld egerek« Biseo, Bruno Mussolini és Moscatelli parancsnokságával s rövid dakari leszállással 24 óra alatt hidalták át a Róma—Rio de Janeiro távolságot, 400 km/óra átlaggal. Ez volt az első kötelékrepülés az óceán felett szárazföldi gépekkel, egyben az Itália—Brazilia légivonal legfontosabb kísérlete.

1938 október 22-én Mario Pezzi alezredes szállt fel Caproni 161. bis gépén és 17.083 méter magasságra emelkedve a ma is fennálló abszolút rekordot érte el. A gépnek Piaggio P. XI. különleges motorja volt, a pilóta túlnyomásos »buvár«-ruhát viselt.

Eközben a spanyol háború teljes erővel dühöngött s az olasz légionárius repülőerők a német »Condor-légió« bajtársaival együtt e harc legtevékenyebb résztvevői voltak. Malaga, Santander, Bilbao, Teruel s az 1938-as tavaszi nagy offenziva voltak a legnagyobb erőpróbák. 1938 nyarán az Ebro-i vörös ellentámadás után a saguntoi nemzeti támadásban az olasz gépek emberfeletti teljesítménnyel támogatták az antibolsevista Franco-csapatokat és a katalóniai téli hadjárát után 1939 tavasza végre meghozta a győzelmet. Az olasz légihaderő részvételéről fogalmat ad néhány számadat: Résztvett gépek száma 763, szállított motorok száma: 1414, vetett bombasúly 16.720 tonna, kilőtt töltények száma 9,520.000, szállított egyéb anyag 76.500 tonna. Repülések száma 86.420, napi átlag 90 felszállás. A hősi halottak száma 175, a sebesülteké 192. Lelőttek 903 ellenséges gépet, 40 gépet a földön pusztítottak el. Az olasz veszteségek 86 gép voltak. Az adományozott 56 arany vitézségi érem tulajdonosaiból csak három élő, közülük kettő rokkant. Ezenkívül adományoztak még 976 ezüst, 178 bronz vitézségi érmet és 726 háborús érdemkeresztet.

Az időközben bekövetkezett európai események arra késztették Olaszországot, hogy Albániát védelmébe vegye s egyesítse az olasz koronával. Az 1939 április 7-én kezdődött hadműveletekben 384 gép vett részt s szórványos ellenséges ellenállás megtörése után nagyszabású szállító tevékenységet fejtett ki, többek között egy teljes szardiniai gránátosezredet szállított Brindisiből Tiranába.

Láthatjuk, hogy az új világháborút megelőzőleg az olasz légihaderő két egymástól teljesen különböző jellegű hadjáratban vett részt győzelmesen. Ezekben a háborúkban értékes harci tapasztalatokat is szerzett és ezt műszaki téren érvényre juttatta s a hadvezetés számára is rendkívül értékes felvilágosításokat szerzett.

Két háború tapasztaltával gazdagabban lépett harcba 1940 június 11-én az olasz légihaderő, hogy Franciaország, a La Manche, a Balkán, Kelet-Afrika, Észak-Afrika, Oroszország és a Földközi tenger egén minden fontos hadműveletből kivegye részét.

Francia terület felett a hadműveletek rövid ideig tartottak. A La Manche partjain született meg az igazi német-olasz bajtársi együttműködés. A Balkánon 1940 október 28-tól 1941 április 23-ig az olasz légihaderő mintegy 5 millió kg bombát vetett le. 261 ellenséges gépet lelőtt és 118 gépet megrongált; 97 olasz gépet vesztett a harcban. A szállítószolgálat egy német kötelékkel kiegészítve 5 hónap alatt 70.667 katonát szállított és 5939 tonna hadianyagot. A Jugoszlávia elleni hadműveletekben egy nap alatt, 1941 április 12-én Mosztár repülőterén 65 gépet pusztított el. Fontos volt az ióni szigetek megszállása ejtőernyősökkel és légi gyalogsággal.

Kelet-Afrikában az anyaországtól és utánpótlásától teljesen elvágott haderő hősiesen állt ellen a túlerőnek. Az ellenséges terület felett vezető légiút volt az egyetlen kapocs az anyaország és a távoli gyarmat között. S mikor a gépek már elfogytak, a hős aostai herceg vezetésével puskát ragadtak az olasz repülők s utolsó töltényig harcoltak. Alig 200-nál több géppel az olasz pilóták 15.000 órát repültek, 929 támadó bevetésen vettek részt, 1397 felderítést végeztek és 1241 vadászbevetésük volt. 272 ellenséges gépet lőttek le és 130-at súlyosan megrongáltak. Drámai körülmények között, megrongált géppel is sok repülő hazarepült az anyaországba, mikor a hadsereg sora megpecsételődött.

Észak-Afrikában a változó harci körülmények között az olasz repülés mindig az első vonalban volt. Kétszer kényszerültek teret adni az ellenségnek és kétszer üldözték messze határain túl győzelmes ellentámadásban az angolokat, míg végül a hatalmas amerikai erősítésekkel ellátott brit légierő elől meg kellett hátrálni. Az olasz erőfeszítés nagyságára és sikerére jellemző a hivatalos brit jelentés, amely szerint 1941 és 1942 szeptembere között egy év alatt 1114 angol gép veszett el. 1942 júliusában az angol alsóház előtt Churchill azt a kijelentést tette, hogy a Közel-Kelet két év alatt 6000 angol gépet foglalt le. Az V. olasz repülőhadtest hősi harcai kényszerítették az ellenséget ilyen hatalmas erőfeszítésre és tartottak ilyen jelentős erőket lekötve.

Ma Tuniszban küzdenek az V. repülőhadtest katonái s az ellenség súlyos árat fizet sikereiért. A német bajtársakkal együtt az olasz repülők jelszava a tuniszi hadszíntéren: »Nem számoljuk meg az ellenséget, hanem harcolunk vele.«

1941 vége óta szovjetfronton is küzdenek olasz repülők. Két kemény tél viszontagságait állták meg sikerrel az olasz pilóták s ez a gépek kiváló minőségének is bizonyítéka. Pezzi tábornok, aki a nagy szovjet támadásban nem

Az olasz légió gépei Madrid repülőterén.

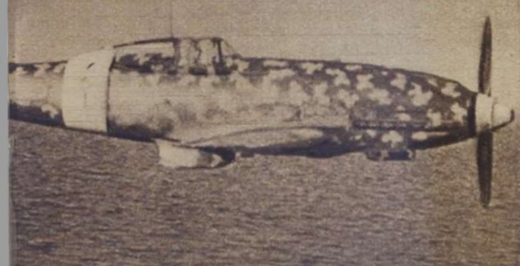




Cant Z. 1007. bis. bombázók harci úton.



A M. C. 202. indulásra kész.



M. C. 202. vadász őrjáraton.



Macchi C. 202. vadászt szerelnek a sivatagban.

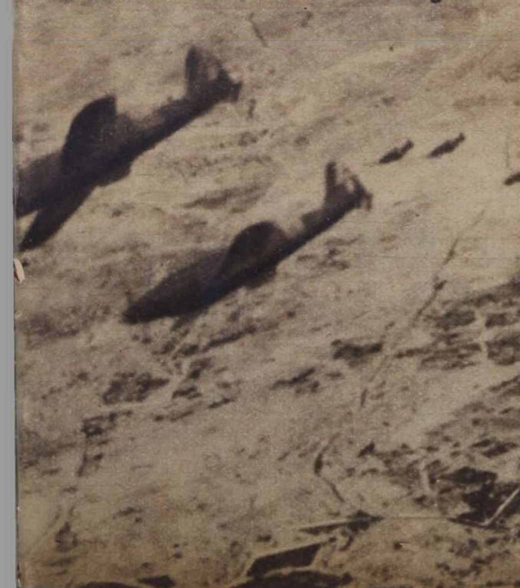
tért vissza, jellemző alakja az olasz repülővitézségnek.

De valamennyi arcvonalszakasz között leginkább a Földközi-tengeren mutatta meg »foga fehérjét« az Armata Azzurra. Itália a haditengerészet és a légihaderő közös együttműködésével megtörte az angol uralom bilincseit s elzárta a tenger egyes részeit. Harminckét hónapon át nem tudták használni az angol hajókaravánok — noha kitűnő támaszpontjaik voltak — a rövid földközitengeri útvonalat s az Afrika körüli utat kellett választaniok. S ez az olasz repülők érdeme. Kiegyenlítették közreműködésükkel az ellenség nyomasztó tengeri fölényét s egyensúlyt teremtettek az erők között, egyben lekötötték az angol flotta nagy hányadát.

Az olasz repülő és tengerészeti erők harminckét hónap alatt tíz fontos csatában vettek részt; valamennyi ütközet akkor keletkezett, mikor az angolok megkísérelték Málta és Egyiptom rövid úton való ellátását. Az olasz légierő többízben 800 gépes erővel vett részt a harcban s minden fegyvernem között első hely illeti meg a torpedóvetőket, akiknek örökké emlékezetes Buscaglia őrnagyo nemrégiben áldozta életét, harmincegyedik ellenfelének megtorpedózása után. De rajta kívül még sokan adták életüket a hazáért, küzdve az égen és az égből ellenfeleik ellen. 1696 halott 1931 sebesült, 2576 eltűnt, 6067 hadifogoly beszédes bizonyítékai az olasz légihaderő erőfeszítésének.

De mindez nem volt hiábavaló, hiszen az ellenség a következő veszteségeket szenvedte el: elpusztított ellenséges gépek száma: 2300, valószínűleg elpusztított ellenséges gépek száma 958, elsüllyesztett ellenséges hadihajók száma 65, megrongáltak 211 ellenséges hadihajót, elsüllyesztettek 135 ellenséges teherhajót és megrongáltak ugyanennyit. Ez az olasz repülők teljesítménylistája ebben a háborúban. A hősök jutalma volt: 85 arany vitézségi érem (csak négyen élnek közülük), 3132 ezüst, 4140 bronz vitézségi érem és 5509 háborús érdemkereszt.

A győzelem, az áldozat s a dicsőség e csodálatosan szép hagyományával lép huszonegyedik évébe az olasz királyi légihaderő, készen arra, hogy bármily nehéz körülmények között is győzelmesen megállja helyét a haza naggyátételéért folytatott harcban.



Macchi C. 202. vadászok Málta egén.



S. 79. torpedóvető erős légvédelmi tűzben.

Sportrepülés Délvidéken

Délvidéki ifjúság a felhők szárnyán

A „Délvidéki Sportrepülő Egyesület" munkája
Friss élet az ujvidéki repülőtéren

A Délvidék visszacsatolása a Bácska feletti levegőt is szabaddá tette a magyar ifjúság részére. Az ifjúság tízezrei az első hetek csapongó öröme, a büszkén viselt leventesapkák beszerzése után biciklin, gyalog, vasuton, sokszor katonai közigazgatás által még egy ideig fenntartott, persze igen elnéző »határőrségen« való átcsúszás útján megismerték a magyar világot és többek között látták a magyar sportrepülést is.

A délvidéki magyarság hatalmas, 300.000 tagot számláló szervezetéhez, a Délvidéki Magyar Közművelődési Szövetséghez fordultak sürgető szóval: tegyék lehetővé, hogy a délvidéki ifjúság is mielőbb résztvehessen a sportok legszebbjében és ők is megkaphassák az előképzést, hogy a hazát, mint honvédrepülők szolgálhassák. A DMKSz Kalmár Tihamér országgyűlési képviselőt, a lelkes sportbarátot kérte fel a szervezésre. A »Délvidéki Sportrepülő Egyesület« azonban már 1941 őszén megalakult Kalmár Tihamér elnök vezetése alatt és annak vezetőségi tagjai között a Délvidék valamennyi vezetője örömmel foglalt helyet. A Szövetség teljes önállósággal felruházott leányegyesülétét mindjárt hozománnyal is ellátta, 8000 pengőt adott útravalónak és további támogatásáról is biztosította. A tél és a tavasz eltelt a szervezési munkálatokkal, a volt jugoszláv Aero Club repülőtere és épületei tulajdonjogának tisztázásával. Tavasszal fogtunk azután komolyan a munkához, a keret beállításához. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap és a Magyar Aero Szövetség vezetői őszinte örömmel fogadták a visszatért Délvidék lelkes ifjúságának felajánlkozását és július elején már két hatalmas teherautó állt meg rakományával Ujvidék főterén és érdeklődött: hát hol is vannak a sportrepülők. Az ifjúság percek alatt összeverődött és kipirult arccal, kiváncsi szemekkel nézte a teherautó ponyvája alól kikandikáló különös szerkezetrészeket. A gépeket féltő gonddal raktározták el a sportrepülőtér kissé rozzant, de esőmentes fahangárjába. Néhány nap mulva, sértés ne essék, vízözön előtti szörnyetegként hatalmas dübörgő alkotmány viharzott be füstölögve a városba. Kiderült, hogy a jövendő csörlőautónk, a nagy nyolchengeres Rolls-Royce. Persze, még azt sem tudtuk, mi az a csörlés és a fiúk napokig azzal bosszantották egymást: mikor csöröltél utoljára? És úgy-e, mi is fogunk csőrölni? A hatalmas, szántásra is elég erős kocsi volánja mellől azonban egy sportruhás, katonás fiatalember szállt ki, néhai Király István főhadnagy, főoktató.

Két nap mulva a Szövetség rendelkezésére bocsátott irodahelyiségében hatalmas zöld asztalok mellett, a repülni vágyó ifjúságot már be is fogta irodai munkára és az előszobában hosszú kettős sor kígyózott, diákok, munkásfiúk és várták a »sorozást«. A harmincas létszám, az alapi növendékek első gárdája pár nap alatt betelt és a sportrepülő gárda is szintén órák alatt beszerveződött.

Király István szigorú főoktatónk és jóbarátunk volt, kemény kézzel fogta a gárdát és amint látni fogjuk, az atyai szigor ragyogó eredményeket hozott. Július utolsó napjaiban a fiúk már túlestek az orvosi vizsgálaton és megérkezett a kiképzőkeret többi vezetője is: Járai Ernő, jelenlegi oktatónk és Békési Gábor hangármester. Beszereztük a konyhát, a fiúk hálóhelyét és augusztus 1-én 30 csillogó szemű fiatal levente állt a reggeli napfényben sorfalat Király főoktató előtt. Már az első nap megteremtették a katonai szellem és a sportszerűség légkörét. A fiúk türelmetlenül tanulták az elméleti részt, végre megtudták a nagy titkot, mi az a csőrlés, hogyan kell csűrni és miért lóg a gép a levegőben pedig nincs is kötélre felfüggesztve. Jöttek a csúszás izgalmas pillanatai, a csűrőgyakorlatok, észre sem vették és már egy-két méterre fenn voltak a levegőben. Sok ugyan még behúnyta a szemét, amikor hirtelen közeledni látta a földet, de két hét alatt már bátran tekintgettek szét az ifjú sasok 40—50 méteres magasságból is.

A 21 napos kiképzés alatt a rendelkezésre álló időhöz és anyaghoz viszonyítva elsőrendű teljesítményeket értek el és egy-két lankadó szorgalmú növendék kivételével augusztus 21-én valamenynyien letették az A-vizsgát. A három hét alatt, hála a szigorú fegyelemnek és az értelmes, lelkes ifjúság törekvésének, semmi szerencsétlenség, semmi törés nem történt.

Az első alapi tanfolyam után Járai Ernő, jelenlegi oktatónk vette kezébe a délvidéki repülés ügyét. Erélyes, kitűnő idegzetű, nyugodt és türelmes ember, mint repülőpedagógus pedig elsőrangú, mert világosan és egyszerűen tudja megfogalmazni a feladatokat, kiadni az utasításokat és igazi repülőket nevelni. A tanfolyam óta karácsonyig eltelt idő szorgos munkával telt el.

Hetenként két-három üzemnapot is tartottunk és az alapi növendékekhez mindig újabb és újabb sportrepülők csatlakoztak. Az eddigi felszállások száma 1834, a repülési idő 25 óra 50 perc. A-vizsgát tett az újvidéki keretnél 26, B-vizsgát pedig 6 növendék.

Alulírott, az »idősebb«, 30 éven felüli generációból elsőnek tett A-vizsgát, s mint a sportrepülők főtitkára és még mint privát személy is becsülettel végigcsúszkálta és ugrálta az előírt feladatokat, ma pedig a mellén büszkén viselve az egyszárnyas jelvényt, már a kanyarodókat próbálja, rettentően igyekszik, hogy a legelésző tehencsordákat, birkafalkákat, káposztás táblákat és más égi akadályokat a leszállásnál ügyesen kikerüljön. »Megfelelő« kritikát általában minden felszállásnál csak egyszer kap, de alaposat.

Széleskörű propagandát is végzünk a következő tavasz számára. Az egyik ilyen propagandarepülésre ujságírókat vittünk el »cimborázni«. A szerkesztő urak halálos komolyan fogták fel előtük első légi utazását, szorosra bekötöztették magukat és a sápadtságot előlegezték a későbbi kalandoknak. Az »Új Nép« szerkesztőjét Járai alaposan meghintáztatta fent a levegőben. Amikor leszállt, megkérdeztük:

— No, hogy esett a repülés, Szerkesztő úr?

— Hát kérem nagyszerű volt a kilátás, a Fruskagóra alatt a Dunát is jól láttam, de hihetetlen, hogy ilyen csekély magasságban ilyen óriási viharok vannak.

Később azután elárultuk neki, hogy a »vihart« a botkormány csinálta.

A sok érdeklődő közül látogatásával

A volt újvidéki főispán is repült a „Cimborán"



Dr. vitéz Nagy Miklós újvidéki polgármester is „felkészül"





A Fruskagora hegylánca, az újvidéki vitorlázóterep távoli koszorúja

kitüntette az egyesületet Újvidék város volt főispánja, dr. apatini Fernbach Péter is és dr. vitéz Nagy Miklós polgármester, akiknek viharmentes, tényleg élvezetes repülést nyujtottunk. Lelkes és megértő támogatásukon meg is látszik a megelégedés.

Az Egyesület az Alaptól a kiképzés részére egy »Cimborát«, egy »Vöcsököt« és két »Tücsköt« kapott, amelyet természetesen csak az alapi növendékek használnak. Az Egyesület a sportrepülők részére pedig egy »Vöcsököt« és egy »Tücsköt« szerzett be, a kiutalt »Pilis« és még két további »Vöcsök« még nem érkezett meg.

Az eddigi eredmények felkeltették a szakértők figyelmét is és a nem aktív repülők között is mindig több és több barátja és pártfogója lesz a délvidéki repülősportnak. Egyik leglelkesebb közöttük Fendrik István újvidéki nagykereskedő, akinek két fia is sportrepülő. Ő állt az Egyesület további, szélesebbkörű beszervezésének élére és nagyarányú társadalmi gyüjtőakciót is kezdett. Ő maga, ragyogó példával szolgált, karácsonyra megrendelte a D. S. E.-nek a motoros vontatógépet, amely mecenásunk nagylelkű adományával az első délvidéki motorosgép lesz. A fiúk alig várják már, hogy a Rolls-Royce földhözkötöttségétől elszabaduljanak és kipróbálják a magas régiókat is.

A D. S. E. újvidéki terepét próbaként kezeli, mert az itt szerzett tapasztalatok alapján akarja a visszatért Délvidék többi városaira is működését kiterjeszteni. Legközelebb a szabadkai repülőterep, mint a D. S. E. főcsoportjának beszervezése és kiépítése van tervbevéve, a többi magyarlakta hely később következik. A délvidéki ifjúságot pedig az egyes nagyobb falvakban és városokban végzett bemutató-repüléssel akarjuk a magyar repülés ügyének megnyerni. Készül már szállítókocsink is és, ha az előjelek nem csalnak, rövidesen egy »Kevély« vagy egy »Mókus« is ott fickándozik már a Délvidék légterében.

Még ennek a kis ismertetésnek végére sem értünk, újabb hír érkezett. Öreg Pál, Perepatits Pál és Csáky Pál nagykereskedők, lelkes repülőbarátok közölték velünk, hogy egyesületünknek több gép beszerzését óhajtják lehetővé tenni. Azóta már a nagylelkű adományozók jóvoltából megrendeltünk egy »Kevélyt« és egy nagyteljesítményű kétüléses gépet, a német gyártmányú »Kranich«-ot.

Terveink így gyors ütemben valósulnak meg és tavaszra már légi közlekedési rendőrséget kell szervezni, hogy karambol ne essék az égi utakon.

Ifjúságunk nagy örömét egy borzasztó hír vágta ketté. Kint, munkaközben tudtuk meg, hogy első oktatónk, igaz jóbarátunk, Király István repülőhalált halt kötelességének teljesítése közben. Percekig némán álltunk és valami összeszorult bennünk. Mindnyájan az ülést néztük, ahonnan Ő dirigált és igazította ki a botlásokat.

A temetőben két ifjú helyezte el a Délvidék koszorúját, rajta a szalagon a felírással: »Első oktatónknak...«

Dr. Hegedüs László.

Amikor a vadász húzta a rövidebbet...

A közelfelderítőnek nem kenyere a légiharc. Feladata elsősorban, hogy az ellenségről minél teljesebb képet szerezzen az őt kirendelő parancsnokság számára. Gépének teljesítményei és felszerelése erre a feladatra képesítik és légiharcban természetesen hátrányban van a kimondottan erre a célra szerkesztett vadászgéppel szemben.

Elvileg tehát kerüli is a velük való találkozást. Néha azonban mégsem vonhatja ki magát az ellenséges vadászokkal vívandó harc alól, különösen akkor nem, ha mélyen benn jár az ellenséges terület felett. Ilyenkor jobb egyenesen felvennie a harcot és az ellenség legyűrése vagy kijátszása révén szabaddá tennie a hazatérés útját. Ezzel az eljárással még megmenekülhet a minőségileg és sokszor mennyiségileg fölényben lévő vadászoktól és eljuttathatja rendeltetési helyére bevetése eredményét, amiért annyit kockáztatott. A puszta, szenvedőleges menekülés ezzel szemben eleve a kilátástalanság csiráját rejti magában és a felderítő könnyű áldozatává válik fürge és gyors ellenfeleinek.

A hadiszerencse abban a kegyben részesített, hogy 1942. év folyamán a jó öreg He—46 közelfelderítő gépemmel több ízben légiharcra kényszerültem a szovjet vadászokkal szemben. Még hozzá rendszerint többedmagukkal vetették rám magukat. Mégis sikerült visszatérnem, sőt az oroszok voltak azok, akik végül is feladták a számukra kilátástalan harcot. Nem kell tehát félnie a közelfelderítőnek, ha szovjet vadászok keresztezik útját. Nem kell őket keresnie, de ha már ott vannak, igen gyakran a közelfelderítő oldalára billenhet a győzelem serpenyője.

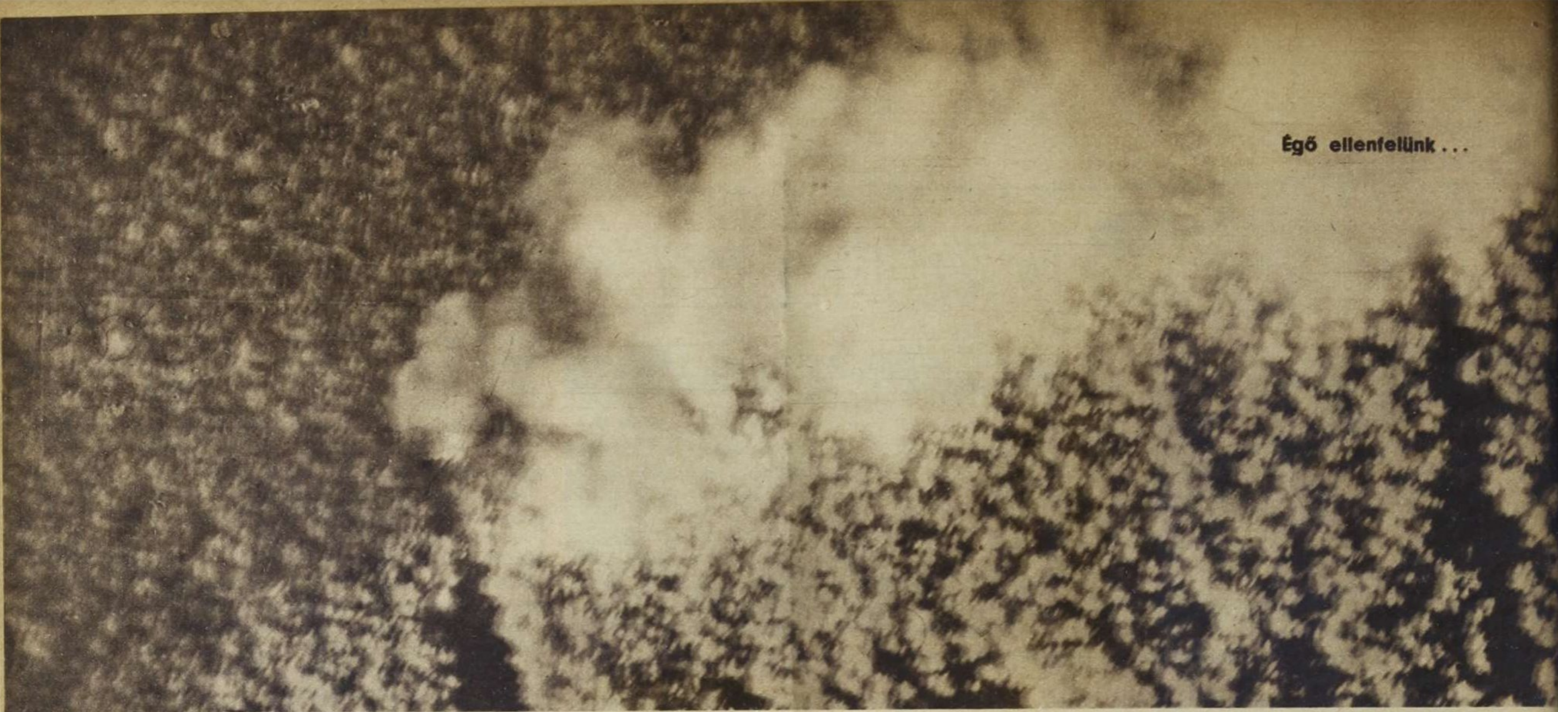
Nekikészülünk.

A közelfelderítő gép minden feladatára erősen felkészültünk harctérre indulásunk előtt. De a légi harc nem feladatunk s így csak egy-két gépszemélyzetnek volt módjában gyakorolni ezt. A szerencse már itt rámmosolygott. Vagy tán szerencsétlenségemnek nevezzem? Ugyanis első gyakorló légiharcom alatt az »ellenfél« vadászgép vezetője: dicsőemlékű vitéz nagybányai Horthy István kormányzóhelyettes úr volt, aki lelőtt. De ez nem keserítette el sem pilótámat, Matyit, sem engem.

A napok gyorsan peregtek. S szinte — különösen már most — az az érzésem, hogy egy napon volt az előbbi s a három Ratával vívott első komoly légiharcom.

1942. VI. 30. Csapataink nagy lendülettel törtek *Sztarij-Oszkol* felé. Matyit s engem valahol *Tim* és *Sztarij-Oszkol* között vakította a nap, míg mi csökönyösen repültünk kelet felé. Az orosz utóvédek erejét kellett megállapítanom. Az előző gépünk páncélos gyülekezést jelentett az előretört oszlopaink oldalában. S míg én — szinte a gépből kiesve — figyelem a csakugyan gyülekező páncélosokat, Matyi felkiált: »Raták«. S már csap is ránk libasorban a három vöröscsillagos vadász. Nem lehettek azonban ügyes legények, mert, bár későn kezdtünk szembefordulni velük, nem jutottak lőhelyzetbe. Igaz, mi sem. Matyi figyelmeztetésétől kezdve ő előre, én hátra figyeltem. Mindketten a lőbillentyűn tartottuk kezünket. De felesleges volt. Nem támadtak, hanem eltűntek kelet felé. Így az első légiharcunk — Matyival együtt közösen megállapítva — eldöntetlenül. 0:0 arányban végződött. Bár ez is tisztes eredmény egy közelfelderítőre, ha három Rata szorongatja, mégis kissé kedvetlenek voltunk. S elhatároztuk, hogy megdöntjük azt a tévhitet, hogy a közelfelderítő nem arathat légigyőzelmet.

Augusztus 17. Két vadással húzunk a Don felé. Már *Korotojak*, a romváros fölött vagyunk, mikor tőlünk balra vagy 5 km-re két Ratát pillantunk meg. Még szinte ki sem mondtam a felfedezésemet, már megkezdődött a tánc. Az orosz vadászok (amerikai típusúak voltak), látták, hogy mi nem érjük utól őket, s így csak vadászainkat méltatták arra, hogy légiharcba keveredjenek velünk. Mi szerettünk volna a kialakult forduló harcban a zavarosban halászni s a kör közepén pörögtünk egy ideig, lesve a kedvező alkalmat, hogy belemarjunk a Ratákba. De ezt a megoldást hamarosan túl kockázatosnak találtuk, mert — akarva, nem akarva — ellenséges és saját lövedékek cikáztak el mellettünk. Gyorsan földközelbe zuhantunk tehát s irányt vettünk keletnek, hova feladatunk szólított.



Égő ellenfelünk...

Már feladatunk felén is túljártunk, mikor Sz. val szemben három vadász támadott meg bennünket. Úgylátszik könnyű esetnek tartottak bennünket, mert egyik eleinte be sem avatkozott a harcba. Gondolkodásra nem sok időnk jutott. Matyi már lőtt is. A következő pillanatban nekem sikerült az egyik gépbe belepörkölni. A gégemikrofonon keresztül Matyit irányítom jobbra vagy balra, a támadó gépek iránya szerint. A fordulókkal részint lővonalukból akartunk kijutni, másrészt mindig szembe akartunk fordulni velük s a pilótagéppuska is célzott lövéshez jusson, hogy a motor helyettesítse a gépünkről hiányzó páncélt. Pillanatokon belül ismételten és ismételten lőhelyzetbe jutott Matyi is, én is. Lőttünk és forogtunk. Körülbelül másfél perc telt el, mikor az egyik vadász földnek adta a fejét s füstölögve, dugóhúzóban pörgött lefelé. De a harc tartott tovább. A megmaradtak ismételten támadtak. Mi igyekeztünk őket földközelbe csalni. Fogytán volt ugyanis a lőszerünk s így a harcot csak földközelben fejezhettük be eredményesen. Egy darabig követtek is bennünket, de egyszer csak mintha a már javában égő bajtársuktól ijedtek volna meg, faképnél hagytak bennünket. Mi pedig folytattuk feladatunkat.

Leszállás után öt találatot olvastunk meg gépünkben.

Szeptember 12. Kemény nap az u. i Don-könyökben. Az ágyúk már felszantották a földet. Az ellenség nem enged. Egy kilőtt orosz helyébe tíz áll. A felsőbb vezetés az első vonalakról csak a repülők útján kapott tájékoztatást. E feladat nekem jutott. Aznap már másodszor.

Örömmel ugrottunk Matyival gépünkbe s gyorsan startoltunk.

Feladatunknak még felét sem végeztük el s máris légiharcba keveredtünk. Az ellenségből annyi volt, hogy meg se tudtuk őket számolni. Mi egyedül. A felderítési eredményünk igen fontos. Igy nem kockáztathattunk. Ezért mielőtt még ők szóhoz juthattak volna, földközelbe zuhantunk. Nem követtek bennünket.

Az idő sürgetett. Igy »Vissza!« parancsot adtam Matyinak. Magasság 600 m. Ismét az előbbi jelenet. De ekkor már dühösek lettünk no meg az újabb légigyőzelem esélye is izgatott bennünket. S máris az ellenséges gépek közt termettünk. Matyinak már mondtam a »jobbra« »balra« bűvszavakat. Lőhelyzetbe jutottam. Akadály. Az orosz lő. Szerencsére csak a szárnyban ül lövése.

Sokan vannak. Elölről, hátulról, jobbról balról 2—3 gép támad. Alig győzünk szembefordulni. A vadászok nagyon gyorsak. Legalább kétszer gyorsabbak nálunk.

Vagy egy perc mulva (akkor végtelen hosszú időnek tetszett) egyszerre jutunk Matyival lőhelyzetbe. Az orosz is lő. Nálam akadály. Csendben szitkozódom. Matyi örömmel kiáltja: »Lezuhant!« Odanézek. Már az erdőben ég az ellenséges gép. Magasságunk mindössze 50 m. S már a saját első vonal fölött vagyunk. Az ellenséges gépek elmaradtak.

Mi pedig egy puskával, lőszer nélkül, másiknál elháríthatatlan akadállyal visszafordultunk, hogy feladatunkat befejezzük. A Raták ekkora szemtelenség láttán úgylátszik megilletődtek. Nem támadtak meg bennünket, hanem kelet felé elszelelt.

Mi pedig, miután lefényképeztük égő ellenfelünket s feladatunkat befejeztük, értékes adatokkal s egy szép élménnyel gazdagabban repültünk hazafelé.

Gépünkön nyolc rosszul ülő találat tanuskodott a Raták ügyetlensége mellett.

Ez volt eddigi utolsó, de remélem, nem legutolsó légiharcom az orosz légben.

Török József főhadnagy

Részletes jelentés





Nagy az öröm



Korotojak, a romváros

TIZENHATNAPI BUJDOSÁS AZ OROSZ ERDŐKBEN

Kázár László hadnagy harctéri följegyzései nyomán

írta: vitéz Járomy Árpád százados

1941 június 27, hajnali 4 óra.

A 2/3. vadász század parancsnoki rajával szigorú készültségben vagyok.

Gyönyörűek ezek a hajnali órák itt a Kárpátok lábainál. A mai reggel különösen szép, már csak azért is, mert ma indulunk először a Szovjet ellen komoly, támadó feladattal, hogy a tegnap Kassa ellen intézett orvtámadást megtoroljuk.

A felhőzet kissé alacsonyan fekszik a Tisza völgyében. Nyugat felől, mintha valami vihar közeledne. Hamarosan ered és mind erősebben zuhog az eső. Szerencsére nem tart soká. Háromnegyedhét körül felszakadnak a felhők és 7 óra 10 perckor századom rajai végig száguldanak a repülőtér pázsitján.

7 óra 15 perckor meglátjuk a nyugat felől közeledő bombázó osztályt. Zárt kötelékben kanyarodunk a jó öreg Ju. 86-os és a Ca. 135-ösökből álló bombázó egység fölé. Kölcsönös billegetéssel üdvözöljük egymást.

Irány Stanislaw!

Századom feladata a bombázókat közvetlen kíséréssel biztosítani az előnyomulás útvonalán, a bombázás alatt és a visszatérés útvonalán.

A parancsnoki raj jobb kísérője vagyok. Figyelem századparancsnokomat, vitéz Szobránczy (Negro) Aladár századost. Egészen szűk kötelékket repülünk és jól látom a Cr. 42. nyitott üléséből örökké mosolygó arcának minden mozdulatát. Erősen figyeli a bombázókat, mert ahogy a Kárpátok magas gerince felé emelkedünk, mind sűrűbb a felhőzet és mind rosszabb a látás.

Most lefelé mutat egy keresztbe húzódó hatalmas gyephavasra. Rábuktatjuk gépeinket és kipróbáljuk géppuskáinkat. Kilenc foszforcsíkpár fut bele a hegyoldalba. Puskáim remekül működnek.

Azután lassan elmaradnak a magas gerincek és már az ezerágú Bistryca kanyarog alattunk. Átléptük a határt!

A köteléket tágítjuk és most már inkább a légteret figyeljük, mint egymást. Jobbra, a távolban két hatalmas felhőtorony között egy városkát látok előtűnni. Valószínűleg Nadworna — gondolom magamban.

A bombázók erősen süllyednek. Megnézem az órám, már 25 perce repülünk. Stanislaw valahol itt van előttünk, de a mind sűrűbb felhőzettől nem látok semmit előre. Vannak pillanatok, amikor a bombázók is eltűnnek szemeim elől. Nekik a felhőzet alá kell süllyedni, hogy bombatámadásukat végrehajthassák.

Most kissé tisztul a látás. Meresztem a szemeimet, de sehol sem látok nagyobb várost. A vezérgép fordulni kezd és most ötlik szemembe Stanislaw. Közvetlen fölötte vagyunk. Az első bombázóraj most húz el alattunk.

Hirtelen éles csattanást hallok és jobbra-balra kapkodom a fejem, hogy megtaláljam a csattanás okát. Kis fekete füstfelhőt fedezek fel gépem mögött... Megint egy csattanás, azután még egy és most már csak úgy remeg a levegő a körülöttünk százával robbanó légvédelmi gránátoktól. Az amúgy is felhős égbolt, mintha szeplős volna a sok fekete füstpamacstól.

Ide-oda billegve repülök, hogy a légvédelem nehezebben célozhasson. De azután eszembejut, hogy ez a tűz tulajdonképpen nem is nekünk szól, hanem a bombázó bajtársaknak.

— Most ocsudom föl a tűzkeresztség első ijedtségéből. — Persze, hiszen odalent bombatámadás van — és gyorsan a földet kezdem nézni. Pazar látvány tárul szemeim elé. A kioldott mázsás bombák fekete gejzírként fröccsennek a magasba. Füstjük lassan száll tova s helyükben rombolás, tűz és mély kráter marad... És a rajok még mindig jönnek. Úgy húznak egymás után, mint hatalmas, haragvó madarak és szüntelenül oldják pusztító sorozataikat Stanislaw városára.

Ellenséges vadászokat sehol sem látok, viszont a légvédelmi tűz iszonyú méreteket ölt. Minduntalan »gyufaszagot« érzek. A levegő szinte megtelik a sűrűn robbanó gránátok szagával. Jól látom a légvédelmi ágyúk torkolattüzét.

Egyik gépünk hirtelen fejreáll és zuhanni kezd. Zuhan egyenesen egy gépágyús állásra. Foszforcsíkjai már messziről elindulnak és lövedékei ott porzanak a gépágyú körül.

Ez csak századparancsnokom lehet — gondolom magamban és gyorsan kiválasztok magamnak én is egy gépágyút. Megnyomom a főbillentyűt és izgatottan figyelem puskáim egészséges működését. Olyan újjongó öröm fog el, hogy alig tudom abbahagyni. Éles íven fordulok és még egyszer rájuk csapok. Hullanak az oroszok, mint a pelyva. Itt az állomás... — No ennek is egy sorozatot!

Hirtelen magamhoz térek az első komoly vadászat önkívületéből. Fölnézek, — hol vannak a bajtársak, de egyet se látok. — No én jól itt ragadtam! A város egész légvédelmének tüze pokoli kíséretet küld körém.

— El innen, ez az első, mindegy, hogy merre, csak ki innen ebből a pokolból. Gépemet felrántom és cik-cakban közeledem a felhők felé. Idegölő pillanatok, de hál' Istennek nem tart soká. Már benn is vagyok a legsűrűbb »zaftban«. Nem látok semmit, de sebaj, ők sem látnak engem...

Jólesik mélyet szippantani a friss levegőből.

— Hanem most nézzük, hogy mielőbb hazakeveredjünk — biztatom magam. Gépem nincs felszerelve vakrepülő műszerekkel s így igen nehezen sikerül a szükségszerű műszerek segítségével egyensúlyban tartani gépemet.

Különösen iránytűmmel van sok baj. Sehogy sem akar megnyugodni. Állandóan körben forog és ha egyszer megáll, azt csak azért teszi, hogy a következő pillanatban ellenkezőleg kezdjen el forogni.

Keresem a napot, hátha valahol áttetszik a sűrű ködtömegen, de nem találom. — És a felhőnek csak nem akar vége lenni, pedig magasságmérőm már 4000 méter körül mutat.

No most mégis kezd világosodni és hirtelen vakító fehérség vesz körül. Hatalmas, kumulusz tornyok között találom magam. A jeges levegő pirosra csípi arcomat.

Az az érzésem, hogy iránytűm most is pontatlanul mutat, tehát nyilván elromlott. Igyekszem irányomat lehetőleg egyenletesen az ösztönöm után tartani.

Utólag visszagondolva talán baj nélkül jutottam volna haza, ha közben nem találkozom szembe egy magyar felderítőgéppel. Első pillanatban azt hiszem ellenség és gyorsan utána fordulok. Ő is fordul és akkor látom meg rajta a magyar felségjelet. Mellé repülök és mutogatok neki, hogy rossz a kompaszom, nem tudom, hol vagyok és merre van az irány hazafelé?... Erre a pilóta is, meg a megfigyelő is kezével int arra, amerre ők repülnek.

Ismét felhőbe kerülök és a felderítő eltűnik szemeim elől.

Amikor ismét kijutok belőle, alattam már havas hegycsúcsokat látok, majd egy folyóvölgyet. Ez a Kárpátok, — gondolom — az a folyó, amott meg a Tisza lehet. Mellette vasútvonal vezet. Követem a vasút irányát és nemsokára egy kisebb város kerül elém. Temploma és egész kinézése kissé oroszos, de ilyen számtalan van *Kárpátalján*. Térképemen sehogy sem tudom megállapítani, hogy hol lehetek? Elhatározom, hogy alacsonyra ereszkedem az állomás fölé és megpróbálom elolvasni a felírást.

Gázt le — és máris csúsztatok az állomásra. Egész alacsonyan, minimális sebességgel húzok el felette és meresztem a szemem, de a felírást nem tudom elolvasni. Cirill betűk!

A következő pillanatban sűrű puska- és géppuskaropogást hallok. Bal szárnyamból szilánkos forgács vágódik ki.

Bevágom a gázt, motorom felbőg és máris mögöttem az ominózus hely.

— Mi volt ez?! — nem értem... Csak nem tévesztettek össze egy Ratával?...

Alig vagyok 200 m-en. Mintegy 10 km-rel odébb egy másik városka mellett repülök, amikor balfelől közvetlen közelből megszólal egy

gépágyú. Tüze szinte perzseli arcomat.

Most már biztos, hogy Oroszországban vagyok!

Felrántom gépemet és függőlegesen zuhanok rá a gépágyúra. Lövedékeim végig korbácsolják lövészeit. Az utolsó pillanatig lövöm őket. Egyik puskám szól csak, a másikban akadály van. A rácsapás alatt már nincs időm újra ismételni.

— No, ezek se tüzelnek többet!

Ismét felrántom gépemet és most jobbról szólal meg egy másik gépágyú. A harc hevében hangját alig hallom. Nagy csattanás rázza meg a gépet és motoromból dől a füst. Alig kapok levegőt a keserű szagtól és a szemem megtelik maró könnyel.

Eltaláltak!

Motorom ráz, köpköd, kihagy és már alig húz valamit.

Jeges hideg fut végig gerincemen. Itt, ezek közt az eleven ördögök között kényszerleszállni...

Alattam hatalmas erdőségek, néhol egy-egy tisztás. Hűséges motorom utolsót nyög, azután a légcsavar lapátjai lassan megállnak.

Kiugrani már nem tudok, mert alig vagyok 50 méteren. Balra egy tisztás, vigyázva arra fordítom süllyedő gépemet és a következő pillanatban nagy reccsenéssel földet érek. Bal futóm elkapott egy árkot, de sebességem oly kicsi, hogy átvágódni már nem tudott. Gyorsan kiugrom és előszedem pisztolyomat. A homlokom sajogni kezd és csak most jövök rá, hogy a leszállásnál alaposan beleverhettem a szélvédőbe. Kicsit vérzik is.

Első gondolatom a gépet fölgyujtani!

Egy asszony és egy kisgyerek fut felém az erdőből. Figyelem őket. Most megállnak és nem mernek közeledni. A kisfiú sűrűn hányja magára a keresztet. Intek nekik, hogy jöjjenek közelebb. Erre már bátrabban indulnak felém.

Még nem érnek hozzám, amikor megelevenedik az erdő széle. Férfiak rohannak felém oroszos viseletben. Megnyugtat, hogy nem katonák, de erősen markolom pisztolyom agyát. Kiszámolom magamban, hogy csak öt lövést adhatok le rájuk, a hatodikat magamnak tartom. Elfogni nem engedem magam.

Lassan mind hozzám érnek és tisztelettudóan körülállnak. Kíváncsian mutogatnak a felségjelre s kérdik: »Ungur«? ...

Bólintok, hogy — igen.

Élénken mutogatnak távolabbra s gyors beszédükből csak azt az egy szót értem, hogy »bolsevik, bolsevik«...

Az egyik fiatalember rossz magyarsággal megszólal: »Gyere... gyere!« és mutat az erdő felé.

Elhatározom, hogy velük megyek, végre is itt nem állhatok sokáig, mert a városkától alig vagyok 6—8 km-re. Az oroszok látták, hogy leszálltam, minden pillanatban itt lehetnek.

Most már közös erővel gyujtjuk fel a gépet. Pillanatok alatt hatalmas lángtenger az egész gép. Majdnem elsírom magam, amikor hűséges gépem — mellyel már két esztendő óta repülök — a tűz martaléka lesz.

Már percek óta futunk mind mélyebben az erdő belseje felé és közben állandóan hallom az el nem használt lőszer távoli pukkanásait.

Elakadó lélegzettel követem az ukránokat, közben állandóan az az érzésem, hogy követnek. Hátrahátra nézek és ziháló tüdővel, csetelve-botolva futok tovább.

Sehol sincs út, csak a fákat kerülgetve rohanunk előre. Az avar csúszik és már-már úgy érzem, nem bírom tovább, amikor egy sűrű bozótban megállunk.

Két puskás ukrán hever a földön. Kísérőim pár szóval elmondják történetemet, mire mindkettő igen barátságosan üdvözöl. Az egyik puskás — név szerint Mihail Tokar — elég jól beszél németül. Térképemen megmutatja, hogy Bukovinában a Majdan erdőségben vagyunk, Ispas falu közelében. A két város, ahol belém lőttek, Wiznitz és Kuty.

Megkínálnak kenyérrel, de arra már nem jut idő, hogy el is fogyasszam, mert egy asszony érkezik futva hozzánk és elfúlva súgja: »Bolsevik! Bolsevik!« Gyorsan rámdobnak egy rövid, rongyos, zöld lódenkabátot, fejembe nyomnak egy ócska, piszkos kalapot és már ugrunk is szerte-széjjel, árkon-bokron keresztül, be a sűrűbe. Én Tokar után rohanok, nehogy egyedül maradjak, mert már fütyülnek is körülöttünk a lövedékek.

Az oroszok hamar rátaláltak a füstölgő gépre és onnan a magas fűbe gázolt nyomainkon utánunk eredtek.

És megkezdődött a hajsza, hegynek föl, völgynek le, nyomunkban a vérszomjas, félvad bolsevistákkal. Életemnek talán legszörnyűbb óráit éltem itt át.

Reggel 9 órától déli 12 óráig futottunk. Ömlött rólam az izzadság és megváltás volt egy árokban vizet találni, amivel tűrhetetlen szomjúságomat olthattam. Egy erdei tanyaház kertjének végében, sűrű csalános bokrok között végre megpihenünk.

Tokár egy sajátságos — madárhangot utánzó — füttyöt hallat, mire óvatosan előbujik egy bizalomgerjesztő, széles vigyorgású.

nagy darab, öreg ukrán. Tokár sokáig beszél vele.

Én leülök, mert a lábizmaim egész megmerevedtek a szörnyű megerőltetéstől. Torkom száraz, szemeim égnek és úgy érzem, ha egy pillanatra lehunynám, rögtön elaludnék.

Az öreg *visszamegy* a tanyaházba, majd rövid idő mulva kenyérrel, vajjal és egy köcsög vízzel tér vissza. Hálásan nézek ráncos arcába és állati mohósággal esem neki a sok finomságnak.

Délután 2 óra tájban átadnak két jól megtermett ukrán legénynek, akik szintén nagy óvatossággal, pisztollyal a kezükben közelítenek felénk és bujnak be hozzánk a bokrok aljába.

Ezek egyikét is Tokárnak — Dmetro Tokárnak — hívják. Úgylátszik, errefelé gyakori ez a név, mert nem volt rokona előbbi kísérőmnek, Mihail Tokárnak.

Megkezdődik ismét a vándorlás a hatalmas erdőségekben. Most már azonban sokkal kellemesebb, mert nem kell futnunk, mint délelőtt. Új kísérőim is kerülik az utakat, sőt mindig a legsűrűbb bozótost választják útunk irányául.

Este 6 órára elérkezünk egy nagyon sűrű erdőrészhez. Csendben megállunk, Dmetro Tokár tört németséggel közli velem, hogy most »sok rossz ember«-hez visz. Ő előre megy, én csak várjak rá itt türelmesen. Azután ugyanazt a különös füttyöt hallatja, amit már előbbi kísérőmtől — Mihail Tokártól — is hallottam és nesztelen léptekkel eltűnik szemeim elől a sűrű bozótban.

Egyedül maradok. Leheveredve a földre, elvonul előttem az egész mai nap. Eszembe jut a repülőtér, a bajtársak, az otthon, a hazám. . . Vajjon hazajutok-e még valaha? Fáradt és elkeseredett vagyok, jóllehet hálát kell adnom a Mindenhatónak, hogy nem Kuty kellős közepén kényszerleszálltam, mert azóta bizonyára már rég megnyúztak volna azok az ördögök . . .

És egyáltalán hova visz engem ez a Tokar? Azt mondja: »sok rossz ember«. . .

Gyenge zajt hallok a közelemben. Feszülten figyelek, de csak Tokar érkezik vissza és int, hogy jöjjek vele. Párszáz méter után egy sűrű bozóttal körülvett tisztásra érünk, ahol a földön 15—20 ukrán tanyázik. Ócska pisztolyaik és puskáik ott hevernek kezükügyében. Azt hiszem, valami rablóbandába kerültem. Most már egyáltalában nem bízom megmenekülésemben...

Intenek, hogy üljek le. Leülök.

Gyanakvó, kíváncsi szemmel nézegetnek, különösen az egyik — aki a társaság fejének látszik — meresztgeti rám erősen mandulavágású szemeit. Térdein deszkára feszített fehér vászonra ceruzával cirill betűket rajzol. Máig sem tudom mi célból.

A körülöttünk lévő fák ágain lógnak tarisznyáik, paplanszerűen bélelt, kopott kabátjaik s egyéb felszerelésük. Ritkán váltanak szót egymással, elgondolkodva merednek maguk elé.

Alkonyatkor felszedelődzködnek és intenek, hogy menjek velük. Úgylátszik puskákkal bőségesen el vannak látva, mert az én kezembe is nyomnak egy ősrégi mordályt. Kétcsövű, elöltöltős, kakasos, öreg jószág. Repedt agya rozsdás dróttal van összefogva. Kezelésére jelekkel gondosan kioktatnak.

Ez némiképp megnyugtat, mert ha rosszban törnék a fejüket — gondolom — puskát mégsem adnának a kezembe...

Vajjon hova megyünk? — Talán egy éjszakai »vállalkozásra«?...

Libasorban lépegetünk egymás után. Az erdőre lassan leszáll az est. A konturok mind szürkébbek és rövid idő mulva már csak az előttem haladó ukrán hátát tudom megkülönböztetni a vaksötét környezettől.

Sűrű bozótosban állunk ismét meg és letáborozunk. Tarisznyáikból előkerül az ennivaló, engem is megkínálnak. Vacsora után mindnyájan rágyujtunk egy cigarettára. A cigaretta parazsa misztikus fényt vet egy-egy szippantásnál barázdás arcukra.

Az éjszakai erdő apró zajait csak halk suttogásuk zavarja, miközben hol egyik, hol a másik dől el a fák tövében a harasztonn s pár perc mulva egészséges horkolásuk jelzi álmukat.

Én is elnyujtózom egy bokor aljában, fejem alá gyűröm szőrmés pilótamellényemet és az egész napi hajsza és izgalom következtében hamarosan elnyom az álom.

*

Reggel újra fölszedelőzködünk, hogy ismét másik rejtekhelyet keressünk. Még mindig nem vagyok

tisztában azzal, hogy hová vetett jó- vagy balsorsom...

Ez a nap is állandó vándorlással telik el. Oroszokkal sehol sem találkozunk.

Harmadnap — június 29-én, vasárnap — látogatót kapunk. Magas, széleshomlokú, villogó szemű, turistaruhás férfi kerül elénk. Az egész társaságon egyszerre izgalom lesz úrrá és vezérük — Tokar Dmetro — katonásan, »vigyázzállásban« jelentkezik nála.

Tokar természetesen rólam is említést tett és később az idegen int nekem, hogy kövessem. A csoporttól távolabb megáll és bemutatkozik. Sajnos, jóhangzású nevét már elfelejtettem. Tőle tudom meg, hogy ukrán nacionalista szervezethez kerültem, amilyen számtalan bujkál a környező erdőkben. Ezeket ő mind sorra látogatja, mint az összes nacionalista szervezetek vezére és kitartásra, meg nem alkuvásra buzdítja őket. Ez a csoport már több mint négy hónapja él bujkálva az erdőségekben. Halálosan gyűlölik a bolsevizmust és nemzeti önállóságra törekednek. Céljaik elérésében fanatikusan hisznek és azok megvalósulásáért semminemű áldozattól sem riadnak vissza. A szervezet neve: »Organisation Ukraini Nacionalist«.

*

Tizenhat napon át éltem együtt ezzel a csoporttal. Kint voltunk az erdőn éjjel-nappal, az időjárás szeszélyeivel mit sem törődve. Szakadt ránk az eső, folyt alattunk a sár és mi csak mentünk folytonfolyvást egyik rejtekhelytől a másikig. Órákon át gubbasztottunk szótlanul a lucskos bozótban vagy aludtunk fáradt, mély álommal, ha épp ránkesteledett.

Kéttagú járőrök keresztül-kasul járták az erdőt, állandóan hozták új híreiket és ügyeltek a pihenő csoport biztonságára. A vezér parancsát úgy teljesítették, mint a legfegyelmezettebb katonák. Naponta kétszer, sőt néha háromszor is változtattuk rejtekhelyünket, számtalan kilométereket begyalogolva. A csodálatos az volt, hogy a reggel elindult járőr különleges füttyjeleik segítségével ilyenkor is mindig pontosan megtalált bennünket.

Az élelmiszert éjjel hozták a környező falvakból. Kukoricakenyér, vaj, túró, erdei szamóca, méz és tojás volt a menü. A sorrend nem volt fontos. Mindig udvariasan megosztották velem élelmiszerüket és bár sohasem kértem semmit tőlük, ők sohasem feledkeztek meg énrólam.

Gyakran apróbb sérülésekkel és titokzatos arccal tértek vissza portyázásaikról. Ilyenkor zsebeik tele voltak a legújabb típusú orosz, nyeles kézigránátokkal, lőszerrel és vállaikon modern orosz puskák lógtak. Egyszer egy vadonatúj géppisztolyt hoztak magukkal. Ilyenkor mindig tudtam, hogy ezekért a kincsekért egypár bolsit a másvilágra küldtek.

A bolsevisták egyébként nem feledkeztek meg rólam teljesen. A járőrök jelentették, hogy a géproncsot őrség őrzi. Úgylátszik arra számítottak, hogy az éhség majd csak előhoz rejtekhelyemből. Az erdőt vadászkutyákkal ellátott lovasjárőrök kutatták utánam. Ezek ellen igen elmésen védekeztek az ukránok. Az utakat és ösvényeket elkerültük, de ha néhol át is vágtunk valamelyiken, a sor végén haladó Dmetro a zsebéből előhúzott zacskóból erős paprikával szórta be nyomainkat. Kérdésemre elmagyarázták, hogy a nyomozó kutya a paprikát felszippantja és az a finom szaglálást hosszú időre teljesen tönkre teszi. Éjjeli tanyahelyeinket is továbbindulás előtt mindig meghintették paprikával.

*

Azt a délutánt sohasem fogom elfelejteni, amikor az eddig lopakodva közeledő járőrök hangos csörtetéssel, vidáman kiáltozva tértek vissza hozzánk. Első pillanatra nem tudtam, mi történhetett, hiszen a nyelvüket nem értettem.

Az oroszok visszavonultak kelet felé és mi azonnal elindultunk a kies, gyönyörű fekvésű Majdan falucska irányába...

*

Mindnyájan lázasan öltözködünk. Azaz, hogy csak ukrán bajtársaim húznak ünneplőt, mert nekem nincs más ruhám, mint ami épp rajtam van. De azért a körülményekhez képest én is kicsinosítom magam. Megszólal a kis keleti fatemplom rég elnémult harangja és élen az eddig féltve rejtegetett sárga-kék ukrán nemzeti lobogóval megindulunk, hogy pap nélkül, de hálatelt szívvel mondjunk köszönetet az Istennek szerencsés megmenekülésünkért...

*

Történetem ezzel véget ér.

Július 13-án, vasárnap délelőtt szívélyesen búcsút vettem derék megmentőimtől és két ukrán legénnyel bekocsiztam Vijnitba, ahonnan egy román hegyivadász őrnagy tovább juttatott Kolomeába. Századom azóta ide már áttelepült. Bajtársaim, akik már lassan beletörődtek eltűnésembe, most összevissza öleltek a váratlan viszontlátás örömében és oly sok szeretettel vettek körül, hogy az átélt szörnyűségeket azon nyomban elfelejtettem.



réssel kerülünk ki ebből a kalandból, — futott át az agyamon. Megfigyelőm arca sem árulta el, hogy neki derűsebb kilátásai vagy elképzelései lennének.

A porlasztóba megint nyomott egy kis benzint a szivattyúm. A motor ráröffentett, de nem sokáig. Eszeveszetten meghúztam a gépet, hogy emelkedjek. Mikor pedig leállt a csavar, nyomnom kellett és mentünk lefelé, mint a só.

A Maros völgye jutott az eszembe. Ha odáig elérnénk, ott már nem lenne olyan kellemetlen a leszállás, mert legalább sík a terület, ha szántóföld is az. Arra azonban rögtön rájöttem, hogy legalább tízperces az út odáig. A föld pedig egyre jött. Kétségbeesetten szivattyúztam, közben jó kényszerleszállóhely után fürkésztem. Egyszerre Laci előrenyomta printátorát. Ez állt rajta: J., az a hely, ahová néhány nappal ezelőtt határvadász főhadnagy ismerősünk Kolozsvárott meghívott.

— Hát ez mi? — Valami ilyesmit fejezhetett ki az arcom, amikor visszaadtam a lapot.

— Beszterce mellett, — ez volt a következő levélben.

— Beszterce. Főhadnagy. J.!!! Megvan! — ujjongtam fel, de csak egy pillanatra. Egy pillantás a térképre, elárulta a szomorú valót: J. éppen olyan messze van tőlünk, mint a Maros. Mindazonáltal J. felé fordultam, de többet nem gondoltam, mint azt, hogy se nem oszt, se nem szoroz.

A motor most felbőgött. Ideje volt már, mert nagyon »kacérkodtunk« a csúcsokkal. Meghúztam a gépet, gyönyörűen emelkedtem. — Na, talán odaérünk — gondoltam. A magasságmérőm már 650-et mutatott. Az igaz, hogy ez a kolozsvári repülőtér feletti magasságot mutatta. Most azonban leállt a motor. — Az ördög vinné el, mégsem érünk oda! — helyesbítettem. Álló motorral megint csak veszítettem a magasságot. 600, 500, 450, mutatta a magasságmérőm. A csúcsok már megint nyaldostak.

Szivattyúztam és néztem a nyomásmérőt. Megint elindult a nulláról s a motor is járni kezdett. Az ezerlóerős motor azonban egy pillanat alatt kiszívta a »naftát« és a »levegőből én se élek« jelszóval megint leállt. Húzásom ismét nyomásba ment át.

Nekem úgy tűnt fel, hogy már régóta kínlódom, ugyanakkor a »száguldó gépmadár« alatt nem akart hátramenni a terep.

Szivattyúzás közben lenézek. Egy füstből megállapítom, hogy északi szelem van, de ez csak arra jó, hogy tudassa velem, hogy ellenszelem van. Most megint kap egy kis üzemanyagot a motor. Engedelmesen húzni kezd. Én annál kétségbeesettebben húzom. Mikor leáll, én is előreeresztem a botot. Olyan ez, mint a »Húzd meg, ereszd el« játék. Megint csak 500-on vagyunk és Besztercének még nyoma sincs a láthatáron.

Előttem sima helyet pillantok meg. Odamutatok és intek, hogy leszállok. A motor azonban megint járni kezd. Gyerünk tovább. Hátrahagyom a jó helyet. Mikor messze elhagytam, megint leáll a motor.

Tovább nem írom le, mert ez így ment továbbra is. A motor hol ment, hol nem ment. Idegesítő volt köpködő, szabálytalan csattogása, de még idegesítőbb volt, ha elhallgatott.

Végre feltűnt a Szamos-völgy. Egy kissé balra tértünk le a kurzusról, de már nagy hiba nem történhetett. Feltűnt Beszterce is. A város felett leállt a motor, álló légcsavarral siklottunk tovább. Ott van már J. is! Már messziről észreveszi a megfigyelőm az alagcsövezett repülőteret jellegzetes cikcak vonalairól és már mutatja is nekem.

Egy-két másodperc és a gép egy jól átejtett leszállás után már a földön gurul és szép lassulva megáll. A legérdekesebb, hogy a készakarva való átejtést gázzal önkénytelenül javítani akartam. Meglöktem a gázkart és a motor bevette.

Ki sem szálltunk jóformán a gépből, amikor már legalább 300 kíváncsi tekintet szegeződött a gépünk felé. Körülöttünk állt a falu apraja-nagyja. Előkerült a csendőrjárőr is, akinek személyi adatainkat, a kényszerleszállás okát egy-kettőre bediktáltuk.

A falu felé gyalogoltunk, hogy távbeszélőn jelentsük kényszerleszállásunkat. Persze, az egész falu körülvett minket, alig tudtunk előremenni.

Hirtelen egy Botond fékezett le előttünk. Egy golyószórós raj ugrott ki belőle és a mi főhadnagy barátunk.

— Hát ti itt vagytok? Jelentették, hogy egy ismeretlen felségjelű gép kényszerleszállt. Hát igazán nem hittem volna, hogy ilyen hamar átjöttök. Meddig maradtok? — Mindezt egy szempillantás alatt mondta el.

Felvilágosítottuk, hogy ugyan nem ő hozzá készültünk, de ha már itt vagyunk, nagyon szívesen meglátogatjuk. Csak egy pillanatnyi türelmet kértünk, hogy távbeszélőn jelentésünket leadjuk. Ezt is elintéztük rövid idő alatt.

— Na, mehetünk. Dagere! — szólt Laci — ma jól fogjuk magunkat érezni. Neki is, nekem is ragyogott az arcom. »Megúsztuk« simán az ügyet, most pedig egy kellemes estének nézünk elébe, igazán megvan minden okunk az örömre. Kolozsvárott ma legfeljebb moziba mehettünk volna. A gyomromat is jóleső érzés fogta el a nagy vacsora hírére. — Ezen a kényszerleszálláson csak nyertünk — gondoltam.

Tozsó arca azonban hirtelen savanyúra vált. Szomorúan érdeklődött, hogy milyen ruhában vagyok.

Rosszat sejtve próbáltam visszaemlékezni a korareggeli öltözködésre. Ahogy utánaszámoltam, igen hiányosan voltam öltözve a bőrruha alatt. Overallzubbonyban pedig mégsem mehettem be a városba. Tozsó is sajnálkozva állapította meg, hogy ő sem áll jobban, sőt kétséges az is, hogy kötött-e nyakkendőt a sál alá. Megvigasztaltam, hogy a magam részéről én sem vagyok ez irányban biztos.

Így a hiányos öltözék miatt le kellett mondanunk az estélyről. Fuccs minden szépnek. Szomorúan búcsúztunk el barátunktól és elkeseredve sétáltunk a falu egyetlen utcáján. Közben volt időnk gondolkozni, hogy hol jobb. Kolozsvárott moziban ülni, vagy a faluban sétálni. A gondolkodás nem sokáig tartott. És rájöttünk még valamire: ezen az ügyön semmit sem nyertünk.

Nagy Dezső hadnagy

†

PEZZI ENRICO,

az olasz légierők tábornoka

1897-ben született Collevecchióban (Rieti) és már 17 éves korában a római katonai akadémiába iratkozott be. Három évi tanulás után kapta meg a tüzérhadnagyi kinevezését. Ebben a rangban részt vett az 1914—18-as világháborúban. A háború utáni időkben az elsők között — tehát mint úgynevezett »Squadrista« — tagja a fasiszta mozgalomnak. 1923 július 20-án, hadnagyi rangban, részt vesz egy megfigyelői tanfolyamon. Mint repülő-megfigyelő Tripolitániában harcol és több kitüntetést szerez magának, így az ezüst vitézségi érmet is. 1926-ban századossá nevezik ki és katonai pilótává képezi ki magát. 1936-ban mint alezredes már Kelet-Afrikában harcol és ismét megkapja az ezüst vitézségi érmet. 1938-ban háborús érdemei alapján ezredessé léptetik elő.

A spanyol polgárháborúban önkéntesen vesz részt és hősi magatartásáért megkapja a harmadik ezüst vitézségi érmet. A mostani világháború első szakaszában a Földközi-tengeren teljesít szolgálatot, mint egy bombázóezred parancsnoka és további kitüntetésekben részesül.

1942 februárjában tábornokká nevezik ki és mint olyan, rábízzák a Szovjet-oroszországba küldött olasz légierők parancsnokságát. Mint régi fasiszta harcos a legnagyobb lelkesedéssel és büszkeséggel vállalja a nehéz feladatot. Még egyszer életében alkalma adódik, hogy résztvegyen abban a harcban, amelyet az új Európa erői a bolsevizmussal szemben indítottak. Tagja egy olyan családnak, amelyben többen dolgoztak és harcoltak az olasz aviatika fejlődésén. Testvére ugyanis, Pezzi Mario alezredes, 1938 október 22-én megszerezte Olaszországnak a magassági rekordot azzal, hogy egy »Caproni« géppel 17.038 méterre szállt; azóta sem tudta senki túlszárnyalni Pezzi Mario alezredes teljesítményét.

Az orosz fronton Pezzi Enrico tábornok személyesen vett részt megszámlálhatatlan bevetésen, mivel alapelve mindig ez volt: személyesen meggyőződni a lehetőségek felől, hogy mindig a leghasznosabb és a legteljesebb mértékben tudja latbavetni azokat az erőket, amelyek a rendelkezésére álltak. Repülői többszáz ellenséges gépet lőttek le, összesen 3552 órát repültek ellenséges terület felett.

S amint résztvett minden hadműveletben a nyári hadjárat folyamán, úgy Pezzi tábornok az orosz téli támadás napjaiban is mindig kötelékei élén harcolt. Nehéz légköri viszonyok között teljesített egyik repülésétől Pezzi tábornok nem tért többé vissza.

Az orosz fronton Pezzi tábornok sok kitüntetése mellett, még az I. osztályú német Vaskereszt is megkapta.

KISFALUDY-STROBL ZSIGMOND

a Magyar Repülőemlékmű főalakjának mintázza Horthy István repülőszobrát

(Kormányzó Urunk, majd a kormány néhány tagja a napokban nézték meg Kisfaludy-Strobl Zsigmond századosúti műtermében a repülőhősihalált halt Horthy István kormányzóhelyettes budapesti emlékművének modellmását. A Magyar Szárnyak munkatársa szintén megtekintette az emlékmű modelljét és beszélgetést folytatott az emlékmű rendeltetéséről, elhelyezéséről és művészi elképzeléséről az alkotó művésszel).

Rendkívül érdekes élmény három héten belől két legjelesebb szobrászművészünk egyazon művészi témájának kiteljesedését megtekinteni. Legutóbb *Vastagh* György szolnoki Horthy István-szobrának modelljét láthattuk, most *Kisfaludy-Strobl* Zsigmond századosúti műtermében nézzük a budapesti *Horthy* István emlékmű tervezetét. Mennyire más a két művész egyénisége és mennyire közeljutott mégis mindkettő Horthy István egyéniségéhez.

Kisfaludy-Strobl Zsigmond könnyebb helyzetben volt *Horthy* István alakja és természete ismeretét illetően, hiszen módjában volt sűrün társaságában lenni.

— Sokat voltam vele együtt, beszéde, alakja, mozgása, gesztusa természetesen megmaradtak bennem.

Előbb portrét mintázott. Elkészítette a Repülőalap számára *Horthy* István mellszobrát. Két változatban van készen. Az egyik gipszből készült, a másodikat már bronzból öntötték. A mester harmadik változatban márványban is megfaragja majd.

A megbízás és a művészi elképzelés nagyjából egy és ugyanaz: Horthy István repülőemlékezete öszefügg a magyar repülés emlékművével, úgy, ahogyan a Horthy Miklós-híd budai oldalán álló tengerészemlékmű összefügg Horthy Miklós Kormányzónk egyéniségével. A kettős feladathoz mérten monumentális a tervezendő alkotás, mása lesz a tengerészemlékműnek a térbeli elhelyezést illetően:

Ha a Horthy Miklós-hídra felmegyünk a budai oldalon, a tengerészemlékmű nagy oszlopa, óriási bronzalakja, s a világítótorony a híd baloldalán állanak. A Horthy repülőemlékmű a híd jobboldalára kerül, a híd budai feljárója tehát művészi összhangban teljessé válik.

A főoszlop Duna fölé kiugró részén — amelyen baloldalt most a tengerész áll — helyezte el Kisfaludi-Strobl a repülőemlékmű főalakját, vitéz Horthy Istvánt.

— *A póz, amelyben megörökítem, repülőé.* Repülő kezes-lábast visel, fején börsapka, baljában térkép. Azt a pillanatot akartam megörökíteni, amikor észreveszi a támadó ellenséget, végigfut rajta az elkövetkezendő összecsapás izgalma s a kemény elhatározás: a betolakodottat legyűröm. Erély és elszántság kifejezése az ismert arcon, jobbja az elhatározás keménységétől és a győzelem vágyától fűtötten lendül ökölbeszorított mozdulatra. Egy pillanat még és vadászgépébe pattan, felszáll.

A főoszlop tetején szárnyas férfialak áll, Dávid korbéli, fiatal, izmos férfi, a repülés szelleme. Alatta lezuhant gép orr-része, a hármas légcsavar az ütődéstől ívesen hátrahajlott. A repülés szelleme a megsemmisült gépből tör fel az ég felé, alátekint Horthy István repülőalakjára és baljában koszorút tart föléje.

— Szimbólikus és allegórikus elképzelés, — mondja az alkotóművész — a géproncsból feltörő repülőszellem jelenti és mutatja, hogy áldozat nincsen hiába, az áldozat sohasem megsemmisülés, ellenkezőleg: a további fejlődés új, meg új alapja. A repülő testi mivoltja megsemmisülhet, de repülőlelke él, magát a repülést fejleszti tovább. A koszorú a kezében: az elismerés, a jutalom a végzett hősi tettért.

Az emlékmű oszloprészének budai oldalára nagyméretü relief kerül, az alkotóművész megörökíti rajta a kormányzóhelyettesi választás legünnepibb percét, amikor a fiu felesküszik édesapja előtt. A Kormányzó és a Kormányzóhelyettes alakjai körül az országnagyok. A pesti oldalon lévő másik, ugyancsak nagyméretű relief vadászpilóták bevetésre indulását ábrázolja: a sorbanálló vadászgépekhez ért a vadászraj pilótaegyüttese. Mindjárt gépbeszállanak, eldörögnek.

A hídfelőli részen az emlékmű oszlopát a magyar repülőjelvény: a koronás sas díszíti. Alatta, a híd szintjében ugyanolyan emlékfülke, mint amilyen a tengerészemlékművön van, a fülkében a repülők aranykönyve, amelyben megörökítik a magyar repülés hősi halottait.

Látszik a feladaton, az elképzelésen, a megoldás egységén, hogy Kisfaludi-Strobl Zsigmond összesűríti monumentális munkájában a repülés minden földfölöttiségét.

— Igen, a megoldás nem csupán Horthy István emlékmű a repülés gondolatának kifejezésében, hanem egyben a magyar repülők emlékműve. A baloldalon tengerészemlékmű, a jobboldalon repülőemlékmű áll majd. Együttesen kell hirdesse majd a *magyar repülés vértanuinak, hősi halottainak emlékezetét.*

Egyetlen feliratot tervezett eddig az oszlopra, Balassa Bálint négy sorát a hősökről:

Ők mindent hátrahagynak:
Emberségről példát,
Vitézségről formát
Mindeneknek ők adnak...

Rengeteg studium kell a végleges kivitelezéshez. Csak egy példa: az emlékmű főoszlopának tetején lezuhant gép orrésze természetesen Héjjából való. Ismerni kell hozzá a Héjja légcsavarának állását, formáját, forgásának ívét, motorjának dübörgését, de ismerni az egész korszerü vadászrepülést repülőlendületében, szárnyalásában. Benne kell lenni a géptorzóban, hogy a zuhanás, a megsemmisülés üstökösszerű volt, harcutáni, elszántsággal bátorsággal telített. Hősi elemeket kell kifejezni a pusztulásban, s csak három hátrahajlott légcsavarszárny áll rendelkezésre ehhez. Igaz, a gondolat szimbolizálását segíti a roncsból égnektörő szárnyas ifjú angyal.

— És az angyal miért ifjú, miért nem ereje teljében lévő férfialak? — kérdem.

— Mert maga a repülés is fiatal. Más a helyzet Horthy István alakjánál, ő a legszebb férfikor megtestesítője már.

Mozgás, lendület van az egész kompozicióban, *Kisfaludy-Strobl* minden művészi tehetségét latbaveti, hogy művészi élete egyik főműve legyen az alkotás.

— Technikailag — mondja hosszadalmas, megerőltető és nehéz feladat részben a méretek miatt. *A repülés szelleme hét méter magas lesz,* a Horthy István-alak 6 és fél méter, a reliefek is nagyméretüek. A főalakot már mintázom.

Felmegy az állványra és leszedi az embernagyságúnál jóval nagyobb agyagalakról a nedves borítólepleket.

Izmos, elszánt erejü férfialak. Egyelőre maga a test. Izmokkal, formákkal, a hősi póz anatómiai felépítése.

— Előbb a testet mintázom meg, s ha megvan, jön a mintázás repülőruhás modell után.

A férfialak feje már kész: Horthy István keménytekintetü arca. A kedves, sokat látott arcon elömlik a harcbavetés és a visszaütés energikus izgalma. Az alkotóművész szinte játékos képzelete formázta át arcát a férfias és hősi indulatok tiszta kifejezőjévé. Lenyügözően tiszta és határozott a fej. Még egy-két nap és véglegesen készen lesz.

— A technikai munka — mondja a művész — majd egy évig tart, legalább két hónapig kell dolgoznom magán a főalakon és csak a nyár közepén kerülhet sor a repülés géniuszának megmintázására. Ha ez készen lesz, következik a nagyítás, még nem is tudom, hogyan fér majd itt el a műteremben. Utána pedig az öntés. Horthy István alakja bronzból öntött lesz.

Fárasztó órákon át az állványon pipiskedve, felnyulkálva dolgozni az embernagyságúnál nagyobb szoboralakon, Kisfaludi-Strobl zárt ajtók mögött dolgozik, hogy munkájában senki se zavarja. Fűti az alkotás láza, a feladat, amelyet kapott, tiszteletreméltó, módot nyujt művészi képességeinek teljes kifejtésére.

1944 augusztus 20-án, Horthy István hősi halálának második évfordulóján már át kell adni az emlékművet rendeltetésének. *Kisfaludi-Strobl* külön meghívja a modell megtekintésére a Légierők parancsnokát is, hogy a *megoldás repülővonatkozásai* mennél jobban hirdethessék és szolgálhassák a *magyar repülőszellemet.* **Raczkó Lajos**

Egyéniség Repülőszellem

Katonaszemmel nézve a dolgok lényegét, azt kellene mondani, hogy csak katonaegyéniségre van szükség, hogy valaki jó repülő is lehessen.

Kétségtelenül helyes volna ez a tétel akkor, ha a repülőtől megkívánt testi és szellemi tulajdonságok véletlenül olyan egyénben teljesednének ki, akinek lelkiségét csak a katonaszellem hatja át és ezen a szemüvegen át nézve, küzd le minden akadályt.

Az első világháborúban történt, hogy a feltrei repülőtéren egyik ismert vadászrajunk légiharcba keveredett egy angol vadászkötelékkel. A harc során annyira vérre ment a vállalkozókedv, hogy a végén csak egy magyar és egy angol maradt, akik a repülésművészetüknek javát mutatva, gyönyörködtették az egész helyőrséget. Az elragadtatást csak a közben leadott rövid tűzsorozatok zavarták, amik emlékeztették, hogy életre-halálra megy a játék. Közben elhűlve lehetett megálapítani, hogy a magára maradt magyarnak a géppuskája jellegzetesen és hirtelen leállt. A felülkerekedő katonaszellem azonban tovább vitte a harcot. Folytatta addig, amíg oly mélyre le nem nyomta az angolt, hogy az nem tudott fordulóival lövéshez jutni.

Végül is a repülőtérről felszálló két vadászgép beavatkozása után az angol kirepült a repülőtér leszállóvonalába és onnét gyönyörű iskolaleszállással állt meg a repülőtér közepén.

Amikor azt kérdeztük tőle, hogy miért adta fel a küzdelmet, amikor géppuskája még tűzképes volt, azt felelte, hogy »amikor a küzdelem után láttam, hogy a felszálló két gép támadása közül nem tudok megszabadulni, akkor rám nézve megszűnt a küzdelem sportszerűsége és értelme, tehát leszállottam.« Így az angol!

Távol áll a feltevés, hogy repülőink között hasonló gondolkozásmód érvényesülne, de a tárgy kidomborításához a két legszélsőségesebb határvonalat kell megemlíteni, hogy azon belül megalkotható legyen az az összetevő, amiből a magyar egyéniség és a repülőszellem kifejezésre juthat.

Ahhoz, hogy az egyéniség kialakuljon, több körülmény játszik közre:

Kimagasló tényező a lelki adottság.

1. Vannak, akik minden tevékenységükben a Gondviselés ujját látják és egész életszemléletüket erre alapozzák.

2. Vannak viszont olyanok is, akik sikereiket önös akaratuknak tulojdonítják.

3. Döntő befolyással van a testi alkalmasság.

4. Nem minden katona alkalmas egyszersmind repülőnek is.

5. A legkiválóbb erőben levő katonának is lehetnek olyan hibái, amelyek a repülőszolgálatra alkalmatlanná teszik. Pl. a tériszony, vagy színvakság, szellemi adottság stb.

6. De hallatlan szerepe van a szerencsének is.

Bármiképpen is igyekeznek jelentőségét — a tökéletes kiképzés, műszaki tudás és szellemi képességek magasra növelésével — lebecsülni, a véletlenek gyakori találkozásával mindig akadhat valami olyan hibaforrás, ami a gép rendkívül bonyolult szerekezeténél fogva, pontot tehet az elméletre és teret adhat a különböző előítéleteknek.

Kétség nem férhet a német műszaki repülőszolgálat alaposságához, amit még tüzelt a felmagasztosult *Marseille* százados iránti határtalan lelkesedés is, hogy az alakulata nem követett-e el minden lehetőt a gép tökéletes műszaki teljesítőképességéért. És mégis mi történt? A gép kigyulladt a levegőben és a győzhetetlen repülőtiszt, a németek legnagyobb dicsősége, nem hősi, hanem repülőhalált halt.

Ha a felsorolt tényezőket számbaveszszük és alaposan megfontoljuk, akkor arra a belátásra kell jutni, hogy a követelményekkel szemben megfelelő repülőegyéniségének elbírálásánál, valamint a repülőszolgálat mérlegelésénél, általánosítható szempontok nem alkalmazhatók.

Elegendő lesz annak megemlítése, hogy a repülőgépvezetés navigációs és egyéb műszereinek állandó figyelése feltétlenül megköveteli a fáradságos testi munka alóli mentesítést, illetőleg a friss ösztönösséget.

Ez a felismerés olyan kivételes helyzetet teremt a repülők, illetőleg hajózók részére, ami egyéniségének formáló, illetőleg megkülönböztető hatással lehet. Hogy ez a hatás jó, vagy rossz irányú-e, az pillanatnyilag nem fontos. Mindenesetre azonban meg kell állapítani, hogy a repülőszolgálat olyan lelki alkotottságot követel meg, amely az élet nehézségeivel szemben közömbösen siklik el, vállalkozik és kockáztat, hirtelen cselekszik és a gyorsasághoz idomult elhatározással irányítja tevékenységeit. Merőben ellenkezik tehát attól a másik végletttől, amely csak a feltétlen biztonságot nyujtó rendszabályok és pontosan körülhatárolt mozgási szabadság között találja meg életképességét.

Éppen ezért a gyakorlati élet azt mutatja, hogy a repülőszolgálatban megkövetelt tulajdonságok hordozói — egyéniség tekintetében is inkább az életvidámság, jószívűség, hevülékenység, a szép iránti különös fogékonyság szellemét viselik. Ez különben érthető is, mert a szolgálatuk szépsége mindenképpen anynyira a földiség fölé emeli őket, hogy a magasabb rendűség ereje feltétlen hatalmába veszi lelkületüket.

A magyar repülők zöménél, hála a Gondviselésnek, a népiségben rejlő erők nemcsak a szigorúan vett repülés, hanem a teremtés és alkotás terén is kimagasló eredményeket mutatnak fel. Ennek eredetét a császári és királyi osztrák-magyar repülésben kell keresni, amikor *Petróczy István* repülő-ezredes állott az élükön.

Petróczy ezredes magyar szellemiségének következménye volt az is, hogy a világháború után és a legnehezebb időkben is átmenthető volt a magyar repülés. A tisztikar éppúgy, mint a megmaradt tiszthelyettesi kar is az összeomlás idején és az azt követő antant-ellenőrzés alatt nemcsak repült, de az előfeltételek minden munkáját is végezte. A legnehezebb testi munkát. Ásott, kapált, épített, falakat bontott á repülőanyag elrejtéséhez, üzemanyagot hordott, gépeket cipelt egyik helyiségből á másikba — pótdíj nélkül s amikor a fiatal erős szervezet a kiadós táplálékát követelte — ürge- és békapecsenyével, vagy pörkölttel elégítette ki gyomrát.

Csodákat mívelt a magyar szellemiség. Olyan bajtársi élet fejlődött ki, amely meghaladta a rokoni köteléket. Nem volt senkinek sem egyéni élete. Mindenki, minden tevékenységét a repülésnek szentelte. Minden valamirevaló tiszt alkotni, teremteni akart. Kifogyhatatlanok voltak a gyakorlati élet tapasztalatai alapján megalkotott tervezetek, szabályzatok megszerkesztésében és rögzítésében.

A magyarázata a dolgoknak az volt, hogy magyar repülésről a monarchia összeomlásáig nem lehetett beszélni. Tehát a világháború repülőire hárult a feladata a repülőszolgálat minden ágazatának előírásait magyarrá tenni, a feleslegest mellőzni és a hasznost rendszeresíteni.

A magyar tisztikar a helyzet magaslatán állott.

Olyan terveket alkotott a repülés népszerűsítésére, már akkor, amik ma, mint nélkülözhetetlen tényezők, a külföld elismerése folytán csak most kezdenek lábrakapni. Légiforgalom, kiképzés, légvédelem és légoltalom tekintetében már a kezdeményezés minden előmunkálata megvolt.

Sajnos, a trianoni békekötés, de még inkább a konszolidáció, olyan pusztítást végzett ebben a repülőszellemiségben, ami már a veszélyeztetettség határán mozgott.

Ekkor jelent meg, fényes üstökösként a *Gömbös*-szellemiség, amely a konszolidálókat hazaárulóknak minősítette és amely a pusztuló repülőegyéniségekbe újból lelket lehelt. A megindult építő munka újból tömör egységbe olvasztotta a repülőket. Az országmentésre irányuló felkészülés, az országgyarapítás, valamint az orosz háború harcai nyomán, főleg pedig a legfelsőbb elismerés következtében ismét olyan repülőszellem és egyéniségek alakultak ki, amik glóriás fénnyel ragyogják körül viselőiket.

Az átvészelés nehéz idejének emlékeiből megmaradt néhány költemény bemutatásával kívánok bepillantást nyujtani egyik háborús pilótánknak, ***vitéz Gergye József*** huszárszázados lelki világába, aki 1925-ben repülőhalált halt a mátyásföldi repülőtéren. Csak arra kérem az olvasót, hogy a leírt gondolatokat ne a verselés szemüvegén át nézze, hanem a meggyőződéses gondolkozásmód megnyilvánulásának adja elismerését.

Repülőgépemhez...

A legszebb hajnalon te zengted dalom.
Ezer szép emlék most is vár.
Amerre Te vittél, hol forgattalak,
Ezüstszárnyú, karcsú gépmadár.

Te vittél el csókos éjszakára,
Te voltál a harci paripám,
Ha elmennék utolsó utamra,
Szemfedőül Te is borulj rám.

Mindenfelé szálltunk ... Láttam a képed
Három tenger hullámira festve.
Árnyképedet szeretettel hordta,
Büszke Alpok fehér havas teste.

Nagy városok hiú, léha népe
is felfigyelt néha a hangodra,
Sokszor volt az bátor ellenségem
Vészes, kétes harcra hívója.

Gyászos idők járnak. Darabokra törve
Merész röptű kicsi madaram.
Nincs már senkim, akihez intézzem,
Becézgető, szerető szavam.

Azt beszélik, elhamvadt testéből,
Phönix madár új életre kel.
Lesz még nekem babért szerző gépem,
Megfizetek a szentségtörésért.

Magyar lányok lobogjon a kendő,
Ha indulunk. A mult vért kíván.
Ismét szép lesz a magyar jövendő,
Repülésünk fényes hajnalán...

Repülőinduló

Ébredj, Bajtárs! Ébredj! Toporzékol
Érces hangja hívón csalogat. [géped,
Velünk, aki legény, lenn marad a hitvány
Milliónyi földhöz kötött rab.
Holdvilágos éjjel, vagy ha a nap kel fel,
Mireánk fenn ezer babér vár.
Talán a sírunkra, talán homlokunkra,
Gyüjtsed, repülj, dalos gépmadár.

Nem volna teljes a kép, ha katonarepülő szellemisége mellett elhervadnának azok a virágcsokrok, amiket gyengédebb érzéseinek kifejezésére írt a vitéz huszárkapitány.

Hangulatkép

I.

Kis kertedben minden csendes — este.
Legszebb virág figyel fel az égre,
Gépmadaram ugyan hova szállna?
Hozzád repít csókos éjszakára.

II.

A faluban Neked szól a nóta,
Minden legény csak neked húzatja.
Hallgass Te csak gépmadár szavára
s maradj enyém virágok virága.

Akit én szeretek, nem való közétek,
Hogyha reá néztek, szentségtörő vétek,
Elragadom innét, hogy köztetek ne járjon
s felhők közt csókolom büszke gép-
[madáron.

Ezt a nótát ajánlom minden ifjú repülőnek, aki sikert akar elérni. Nincs szerelmes szív, amely hangjára ki ne nyílnék.

Vihar a levelet ide-oda fújja,
Viharral dacolva repül a pilóta.
Ma még csókra várnak, mámoros az élet.
Holnap tán a sírodra koszorú hull néked.

Megjegyzés: A régi cs. és kir. hadseregben és utána a nemzeti hadseregben az volt a szokás, hogy a repülő halált halt repülő temetésekor — a gyászkíséret egyik repülőgépe a sír fölé alacsonyan leszállott és egy csokrot dobott a koporsóra.

Ezt juttatja kifejezésre az alábbi vers is:

Mátyásföldi szép lányoknak azt üzenem
[mána:
Én vagyok az egész világ első pilótája.
S ha nem hinnék el gépmadaram bátor
[zúgásának,
Elhiszik, ha sírom felett, koszorúval,
[könnyes szemmel,
pilótáim szállnak.

A vázoltakból élénk képet nyerhet az olvasó a magyar repülő szellem és egyéniség értékéről. Megtalálhatja a különbséget a sportszeretetből repülő angol szellemiség és a magyar katonarepülő eszmei felfogása között. De véleményt alkothat a szélsőségek jelentőségéről. Az olvasó belátására bízom.

Ezzel a leírással azonban tartozunk azoknak a magyar repülőknek, akik egész ifjúságukat a magyar repülés ügyének szentelték, akik sok keserűség és mellőzés mellett is átmentették a magyar repülő szellemiséget az újabb generáció életébe és akiknek egyedüli vágya volt újra magyar felségjelvényes hadirepülőgépbe ülni.

A Magyar Gondviselés irgalmas volt.

Jó repülést!

Bencze ezredes

Megalkották a MALERT *státusát*

Hosszú évek sürgető kívánalmai, a magyar légiforgalom végleges szervezeti rendezésére irányuló törekvések értek célhoz: a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter a Közérdekeltségek Felügyelő Hatóságának meghallgatása után megalkotta a Magyar Légiforgalmi Rt. státusát, elkészült és érvénybe lépett a MALERT szolgálati szabályzata, illetményszabályzata és fegyelmi szabályzata.

A Magyar Szárnyaknak módjában áll ismertetni a MALERT státus tartalmának legfontosabb és legérdekesebb részleteit:

A szolgálati szabályzat részletesen megállapítja a MALERT és az alkalmazot között létrejött szolgálati viszonyt és megállapítja a szolgálati viszonyból származó jogokat és kötelességeket.

A MALERT-nél rendszeresített állásban csak olyan személyeket alkalmazhatnak, akik magyar állampolgárok, életük 18. évét már betöltötték, de 35. évünél nem idősebbek, nem tekintendők sem önmaguk, sem házastársuk zsidónak, testileg és szellemileg épek, a betöltendő munkakör ellátására alkalmasak, feddhetlen előéletűek, csőd vagy gondnokság alatt nem állanak. A kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter engedélyével a harmincötödik életév betöltése után kivételesen alkalmazhat a vállalat olyan kiváló képességű szakembereket, akiknek alkalmazása a szolgálat érdekében kívánatos, vagy aki közvetlenül megelőzőleg az állam, vagy más közforgalmi közlekedési vállalat szolgálatában állott és megfelelő szakismeretekkel rendelkezik.

A szolgálati szabályzat az alkalmazottakat forgalmi tisztviselők, üzemi tisztviselők, altisztek, gyakornokok és szolgák csoportjába osztja.

Forgalmi tisztviselő, vagy forgalmi gyakornok az a férfi lehet a MALERT-nél, akinek Magyarországon érvényes középiskolai érettségi, vagy ezzel egyenrangú iskolai végbizonyítványa van. Az üzemi tisztviselőtől és gyakornoktól — akár férfi, akár nő — valamely középiskolai negyedik osztályának sikeres elvégzését kívánják. Altiszttől és irodaszolgától az elemi iskola negyedik osztályának sikeres elvégzését kívánják meg.

A pilótákat és a hajózó személyzet többi tagjait illetően így rendelkezik a szolgálati szabályzat:

Csak olyan személy alkalmazható repülőgépvezetői szolgálatra, aki legalább 500 repülőórát repült, huszonnegyedik életévét betöltötte, közforgalmi repülőgépvezetői elméleti vizsgája van és a magyaron kívül egy világnyelvet beszél. Rádiótávirászati szolgálatra csak olyan személy alkalmazható, aki életének huszonnegyedik évét betöltötte, elsőosztályú rádiótávirókezelői bizonyítványa van, közforgalmi repülő-rádiótávirászi elméleti vizsgát tett és a magyaron kívül egy világnyelvet beszél. Közforgalmi repülőgépszerelői szolgálatra csak olyan személy alkalmazható, aki életének huszonkettedik évét betöltötte, valamely fémipari (motorszerelői, egyéb szerelői, műszerészi) segédlevele van, a segédlevél megszerzése után legalább négy évig repülőgépgyárban, vagy repülőgépjavító üzemben repülőgépszerelői, vagy ezzel kapcsolatos munkát végzett, a közforgalmi repülőgépszerelői vizsgát letette és a magyaron kívül egy világnyelvet beszél.

Légijárókísérői szolgálatra (steward, stewardess) csak az alkalmazható, aki a magyaron kívül legalább két világnyelvet beszél. A repülőgépvezetőknek, rádiótávirászoknak és repülőgépszerelőknek ezenkívül repülőorvosi

bizonyítvánnyal kell igazolniok a repülőszolgálatra való alkalmasságukat.

Szakszolgálati engedéllyel még nem rendelkező repülőgépvezető, repülőrádiótávirász és repülőgépszerelő a MALERT költségén való további kiképzésre rendszeresített állásban csak akkor alkalmazható, ha az alkalmazás előtt írásbeli nyilatkozatot ad, amelyben arra kötelezi magát, hogy szakszolgálati engedélyének a MALERT költségén való megszerzése esetében rendszeresített állásban való alkalmazásától számított öt évig közforgalmi repülőgépvezetői, három évig repülőrádiótávirászi, vagy gépszerelői minőségben a vállalat alkalmazásában marad. Ha ez a szolgálati viszony bármely okból megszűnnék, az illetők a meghatározott kiképzési költségek még fennálló arányos részét a szolgálati viszony megszűnésekor egy összegben kötelesek a MALERT-nek visszatéríteni.

A státus alapján az alkalmazottak fizetési osztályokba és ezen belül fizetési fokozatokba vannak besorolva. A fokozatokban az előmenetel automatikus, a várakozási idő 2—3 év. A fizetési osztályban az előmenetel kinevezés útján történik.

A szolgálati szabályzat szabályozza a lakáspénzt, családi pótlékot, a tanulmányi családi pótlékot, a hadipótlékot, a közlekedési segélyt, az üzemi pótlékot, a működési pótlékot, a nyelvpótlékot, a kiküldetési díjakat, átköltözési díjakat, a forgalmi napidíjakat, a kilométerpénzt, a különmunka- és ügyeleti díjakat, valamint a természetbeni ruhára és ruhaátalányra való jogosultságot, a nyugdíjba beszámítható illetményekre vonatkozó igényeket és hozzájárulásokat.

Az illetményszabályzat szerint a legkisebb és legnagyobb fizetések és illetmények így alakulnak:

fizetés 116 pengőtől 1350 pengőig;
lakbér 25 pengőtől 219 pengőig;
üzemi pótlék 13 pengőtől 100 pengőig;
különmunkadíj óránként 45 fillértől 1 pengő 60 fillérig;
ügyeleti díj 6 pengőtől 12 pengőig;
nyelvpótlék 20 pengőtől 50 pengőig;
működési pótlék 50 pengőtől 200 pengőig;
kilométerpénz 2 fillértől 8 fillérig.

A forgalmi napidíjak így alakulnak: belföldön 16 pengő, külföldön 25.— RM, vagy 2200 lei, vagy 180 líra, vagy 230 dinár.

Az átköltözési átalány 108 pengőtől 250 pengőig.

Természetbeni téli és nyári ruhát kap a hajózó és forgalmi személyzet minden tagja és az altisztek és szolgák.

A fegyelmi szabályzat a MALERT alkalmazottai által történő szolgálati kötelességsértések következményeit tartalmazza, valamint az erre vonatkozó eljárási szabályokat: rendbírság, szóbeli intés, írásbeli intés, pénzbírság, panaszügyek, fegyelmi vétségek, a fegyelmi eljárás módozata, fegyelmi büntetések. A fegyelmi bizottság három választott igazgatósági és az alkalmazottak által választott három tagból áll. A fegyelmi szabályzat szabályozza továbbá a bűncselekmények esetében való eljárást, a fellebbezési és újrafelvételi eljárásokat, a másodfokú fegyelmi bizottsági eljárást és a fegyelmi határozatok végrehajtását.

A MALERT fentebbi szabályzatait sokszorosították és kiosztották a vállalat mai alkalmazottai között azzal a felhívással, hogy megszabott határidőn belül írásban kell nyilatkozniok arra vonatkozólag, hogy a szabályzatokat magukra nézve kötelezően elfogadják-e. Elfogadás esetében alá kell írniok az alábbi nyilatkozatot:

»Én, X. Y. becsületszavamra fogadom, hogy a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaságnak hű alkalmazottja leszek. A törvények, rendeletek, vállalati szabályzatok rendelkezéseit, valamint fellebbvalóim utasításait mindenkor híven és pontosan követem. Szolgálati kötelességeimet mindenkor legjobb tehetségemmel, lelkiismeretes pontossággal teljesítem. A szolgálati titkot mind szolgálati viszonyom alatt, mind pedig annak megszűnése után szigorúan megőrzöm. Kijelentem, hogy a szolgálati szabályzat egy példányát átvettem, annak határozmányait ismerem és azokat magamra nézve kötelezően elfogadom.

A szolgálati szabályzat kimondja, hogy a betegség- és balesetbiztosításra kötelezett alkalmazott biztosítási járulékát, illetve ennek évi díját teljes egészében a MALERT viseli. A vállalati alkalmazottak nyugellátásának végleges szabályozásáig az öregség- és rokkantság esetére szóló biztosítás járulékait az eddig érvényben volt szabályok szerint a vállalat fizeti. A nyugellátás végleges rendezéséig a MALERT hajózószemélyzetét repülőbalesetből bekövetkező halál, illetve repülőrokkantság esetére az utasokéval azonos feltételek mellett biztosítja, a biztosítás költségeit viseli. A nyugellátás végleges szabályozásával a biztosítás kérdését újból szabályozzák.

Olasz torpedóvető köröz egy hajó felett, hogy megállapítsa nemzetiségét.



AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL....

(7)

— Arra emlékszem csupán, hogy valaki egy pillanatra belépett az enyém előtti kabinba, a lépcső felől jövet. Később újra belépett oda valaki, de akkor már Mertens volt, a kabin utasa.

— És az első alkalommal nem ő volt?

— Nem tudom... úgy értem, hogy csupán másodízben ismertem őt fel a hangjáról. Énekelt.

— És?

— Tovább nem érdekelt a dolog!

— Más mondanivaló nincs, Selbius úr?

— Sajnálom, hogy önök helyett nem tudom megoldani ezt a talányt. De egyébként sem foglalkozom rendőri történetekkel.

Az ujságíró eltávozott és helyét Max Mertens foglalta el. A fiatalember rosszkedvűnek látszott.

— Nem volt eléggé udvarias Rayner kisasszonnyal szemben, felügyelő úr! — kezdte, de azonnal félbeszakították.

— Nem azért van itt, hogy a szép hölgyek védőangyala legyen, hanem azért, hogy kérdéseimre válaszoljon. Kérem az adatait!

Mertens kissé félszegen sorolta fel nevét, születési helyét és évét, majd hozzáfűzte, hogy Porto Praia a végcélja, de néhány napra az Azórokon szándékozik maradni.

— Ismerte az áldozatot?

— Nem.

— De hiszen veszekedett vele.

— Én nem. Ő velem. Sértő szavakat használt velem szemben és kénytelen voltam megfelelően válaszolni. Azt hiszem, hogy a féltékenység beszélt belőle azért, mert Rayner kisasszony engem részesített előnyben.

— Mit csinált tegnap este?

— Sokáig elbeszélgettem a kisasszonnyal, azután aludni mentem. Lehetett már éjfél után egy óra... nem emlékszem pontosan az időre... talán két óra is.

— Előbb nem volt a kabinjában?

— Éjfél előtt már lementünk egyízben Rayner kisasszonnyal, de mindketten sajnáltuk ilyen korán ágynak dőlni és újra visszatértünk a bárba anélkül, hogy kabinunk ajtajához elértünk volna.

— Nem találkoztak a lépcső alján a pincérnővel, aki teát vitt valakinek?

— De igen, határozottan emlékszem!

— És nem ment utána a kabinjába?... Igen?... És nem énekelt-e?

Mertens összeráncolta a szemöldökét.

— Szemrehányást tesz nekem? Igazán nem tudtam, hogy ez a szerencsétlen meghalt. Csak ma reggel értesültem a haláláról és igen kellemetlenül érintett.

— Látott-e egy gyöngyöt Mahler kezében?

— Gyöngyöt?... Oh, igen, tegnap... A bárban, Rayner kisasszony elé mentem és Mahler kezében — futólag — egy rózsaszínű gyöngyöt láttam.

— Látta-e azóta?

— Nem!

— Minden lehetőt elkövetek...

A szenátor után két titkárja következett, Karel Peters hevesen kikelt Selbius ellen és a felügyelő alig tudta visszatérteni a tárgyhoz. Elisa Bell ellenben igen kedvesen nyilatkozott Raynerről és Max Mertensről.

— És most — mondta Lamarra, elbocsátva a szenátort — csupán egy személy maradt hátra. Artur Bley a neve... legalább is ilyen névvel szerepel az utasok jegyzékében. Jöjjön ide!

A detektív kinyitotta az ajtót és behívta Bleyt, aki kissé hajlottan és fekete szemüveggel az arcán, állt a rendőrfőnök elé.



— Befejeztem az ön kihallgatását, Mertens úr! Annyit közölhetek, hogy még messze vagyunk az ügy nyitjától!

Reimann és Fischer semmi lényegeset sem tudott mondani. Semmit sem hallottak és semmit sem láttak.

Amikor eltávoztak, a rendőrfőnök sokatmondóan tekintett alárendeltjére:

— Vegye elő az utasok jegyzékét és ennek a kettőnek a neve mellé tegyen keresztet. Olyan egyének, akiket szemmel kell tartani! Rám legalább is ilyen benyomást tettek!

Sven Merssonra került a sor.

— Bocsásson meg, hogy utoljára hagytam önt, de ezzel is kifejezésre juttatom, hogy mennyire távolállónak látom az ön személyét ettől a sajnálatos esettől. Valószínűleg nem is tud a segítségemre lenni, hiszen a gyilkosság idején már a kabinjában feküdt...

— Tényleg úgy van. Mit sem tudok mondani! S nem látom azt a percet sem, amikor folytathatjuk az utunkat!

— Foglaljon helyet. Nem venné le azt a sötét pápaszemet? Talán szemgyulladásban szenved?

— Egyáltalában nem, kedves öreg cimborám! — felelt Bley harsány kacaj közepette. — Ezeket csupán azért viselem, hogy nehezebben ismerjenek fel.

S levéve szemüvegét, éles szürke szemek szögeződtek a két vallatóra.

— Az ördögbe is! Ön az, Daniels úr!... De hát miért utazik hamis név alatt?

Dani érdeklődve figyelte őt.

— Remélem, hogy nem gyanítja bennem a keresett gyilkost! — szólt Bley mosolyogva. — Állami felhatalmazás alapján használom ezt a nevet. Meggyőződhetik erről, ha átnézi a papírjaimat.

— Semmi szükség nincs erre. Bátran megbízhatom az ön szavában!

— Különleges küldetésben megyek át. Az idő sürgetett és ezért kénytelen voltam utazásom eszközéül ugyanazt a gépet igénybevenni, amelyen Mersson szenátor utazik hasonló, de az enyémmel ellentétes küldetéssel. Ő hivatalosan megy, érti, én pedig... titokban!

— Iskatuláját, micsoda történet! S így önnek sürgősen tovább kell repülnie?

— A semleges államközi bizottságnak sürgős az ügy lebonyolítása.

— Annál nagyobb baj reám nézve! Nincs más hátra, ön tovább megy, Daniels úr, azaz Bley. Érti-e, Dani, ez az úr fölöttesem volt egyideig.

— Minél előbb oldja meg a rejtélyt, Lamarra! — kívánta a titkos ügynök.

— Én is szeretném... ön szerint tehát a bűntény semmiféle kapcsolatban sincs az ön és Mersson szenátor politikai küldetésével?

— Egyáltalában.

— Köszönöm szépen, Senhor Bley!

A titokzatos utas felvette sötét szemüvegét és eltávozott.

Lamarra vígasztalan pillantást vetett Raul Danira.

— Kedves barátom.. zátonyra futottunk. Az egyetlen nyom a Rayner—Mertens pár, ők azonban — a többiek vallomása szerint is — a bűntény elkövetése után huzamosabb ideig idefenn maradtak. Ebben az esetben ki dobta ki a csészemaradványokat és a teáskannát az ablakon át? A gyilkos, vagy a gyilkos bűntársa, éppen az az egyén, aki eltüntett az összes nyomokat. Újra át kell vizsgálnunk mindent. Menjünk a kabinokhoz és kezdjük Mahler poggyászán. Hány óra is van most?

Tíz óra negyven perc volt az idő. A vizsgálat majdnem három óra hosszat tartott már.

Huber kapitány már visszatért és kopogott az ajtón.

— Tessék! — mondta a főnök és hangosan fellélegzett, amikor megpillantotta a pilótát.

— Felügyelő úr! A csatlakozó repülőgépnek már indulnia kellene. Már készen áll.

— Én is erre gondoltam. Mondja csak, valóban másik személyzet megy vele?

— Természetesen. Senki sem kívánhatja tőlem, hogy tizennégy óra repülés után folytassam az utat!

— És a két pincér?

— Szintén itt marad.

— A gépen azonban van még két üres hely... Joselito Caliento és Lupita, mint szabadnapos, utasként bátran

— Hely tényleg van. Szerencsére Ponta Delgadában egy utas sem jelentkezett.

— Akkor jó. Hívja ide a másik gépet. Az utasok átszállhatnak, detektívjeim azonban figyelni fogják, vajjon nem ejt-e a vízbe valamelyikük rózsaszínű gyöngyöket vagy bármi mást. Caliento és Lupita szintén átszállnak, valamint Dani felügyelő is, hogy a repülés közben folytathassa a vizsgálatot. Ez a gép pedig az én rendelkezésemre fog állni a további helyszínelés céljaira. Én és Dani állandó rádióösszeköttetést tartunk fenn.

Huber tátott szájjal meredt a rendőrfőnökre. Ilyen eszmefuttatást igazán nem várt ettől a füstölgő gyárkéménytől.

— Azonnal értesítem a repülőtér parancsnokát...

— A repülőtér parancsnokát, a rádiószolgálatot, mind-mind. A repülőgép ittmaradó személyzete önnel álljon majd rendelkezésemre.

Lamarra átment a hosszú kabinon és feltárta az étterembe nyiló ajtót.

— Ki óhajtott itt kiszállni? Rayner kisasszony és ön, Mertens úr, nemde? Nem bánnák, ha a Verde-fokig tovább kell repülniök! Nem kell jegyet váltaniok... Esetleg gőzössel is visszatérhetnek. Tetszik?

Stella Rayner igéző pillantásokat vetett mindenfelé. Azután kihívó hangon kijelentette:

— Nem bánom, benne vagyok!

— Én is — fűzte hozzá Mertens.

— És most, uraim, készülődjenek el az átszállásra. Poggyászaikkal együtt. Ön is, Caliento, sőt Lupita is. Tovább utaznak, de mint szabadnaposak.

Mindnyájan bámulva figyeltek fel.

Motorzúgás hallatszott és az Ezüstkondor imbolyogni kezdett. A csatlakozó testvérgép, az Ezüstsirály úszott oda a kikötő közepén horgonyzó párjához és elővigyázatosan melléje állt olyannyira, hogy a szárnyak szinte egymáshoz értek.

— Szálljanak be a motorcsónakba, előre! — hangzott a rendőrfőnök parancsoló hangja.

— Még levegőt sem szippanthattunk Ponta Delgadában! — méltatlankodott Fledauer asszony. — Három óra hosszat tartottak zárva bennünket.

V. Szegény Joselito.

— Nem leszek senkire sem tekintettel, — súgta oda Dani felettesének a motorcsónakba való átszállás közben — de az az érzésem...

— Értem, értem! — vágott közbe Lamarra. — Most arra gondol, hogy egy ilyen nehéz esetet sikerült áthárítanom az ön vállaira! Fiacskám, ön még fiatal és hatalmas lá:óhatár áll nyitva törekvései előtt. De egyébként is ez az egyetlen lehetőség. Ne hozzon szégyent ránk!

— Igyekszem megtenni a legtöbb tőlem telhetőt. S ha Porto Praiáig nem sikerül kibogoz nom a rejtély nyitját, tovább repüljek?

— Egészen Rio de Janeiróig. Talán érdekelni fogják önt a brazilok. Én idehaza tüzetesen átkutatom Mahler poggyászát és a gépet s ha megtalálom a rózsaszínű gyöngyöt, azonnal táviratozok önnek. Hallotta az orvos válaszát? Mérgezés... mit is mondott, mivel? Azzal, amit köznapi nyelven porosz savnak hívnak.

— Megértettem. Hol lehet a méreg most? Ha átkutattuk volna az összes utasokat, talán megtaláltuk volna valamelyiknek a táskájában azokat a sockacukrokat, amelyeknek a belsejében a méreg rejtőzik.

— Van ideje, ejtse szerét a fürkészésnek. Én is szörnyü kiváncsi vagyok... No, de menjen, Dani, csak ránk várnak. Igyekszem az útját egyengetni innen is. A boy elhozta már a poggyászát a fehérneműjével?

— Igen, főnök úr. Remélem, hogy sikerem lesz, bár még egyáltalán nincsen tiszta képem az esetről. Mindenesetre viszontlátásra!

Felágaskodott, megragadta a vizigép egyik kitámasztóducát és feltornázta magát az ajtóig.

— Viszontlátásra, főnök úr!

— Viszontlátásra, fiam!

Az ajtó becsapódott. A motorok felgyorsultak és a motorcsónak elkötött a géptől.

A kettesszámú Ezüstkondor megindult. Négy motorjától húzva átszelte az öblöt, egyre jobban felgyorsult és nemsokára a levegőbe emelkedett. Csak egy tajtékzó csík maradt utána a vízben.

Az utasok alatt egyre jobban elmaradtak a pálmák és a gép egyre kisebb ponttá vált a motorcsónakból figyelő Lamarra előtt.

— Semmi különös, közönséges lopás, — mormolta — Dani el fogja intézni.

Két detektívet őrül állított a gépre, a többiekkel pedig visszatért a partra.

A gép ezalatt déli irányba fordult. Végcélja Porto Praia volt, a Verdefoki-szigetek fővárosa.

A gép személyzete csupa tapasztalt vén rókából állott. Müller kapitány kemény, energikus ember hírét élvezte. Főnöke az indulás előtt megmagyarázta neki a helyzetet, mire ő csak a vállait vonogatta:

— Mit érdekel ez engem? Mi az én teendőm? A gépet Porto Praiáig kell vinnem, nemde?

— Természetesen, de ezenfelül még másra is kérem. Szükség esetén ugyanis segítségére kell lennie a géppel utazó rendőrfelügyelőnek és meg kell engednie, hogy a gép rádióját igénybevegye.

— Jól van. Ebben nem lesz hiba.

Amikor a gép elvált az öböl víztükrétől, Müllernek eszébe jutott ez a beszélgetés és elhatározta, hogy végignézi a gondjaira bízott »óriásmadarat«.

Átadta a kormányt a másodpilótának:

— Ne emelkedj túlságosan magasra. Járasd a motorokat háromezres fordulatszámon. Igy talán behozzuk az indulásnál előadódott késést.

S belépett az utasrészbe, abban a hiszemben, hogy a rendőrfelügyelő már tegező viszonyban van az összes utasokkal.

Tévedett. Raul Dani egyedül, nyugodtan ült egy karosszékben, félig behúnyt szemekkel és aludni látszott.

Az a néhány utas, akit még látott az utasfülkében, kissé izgatottnak tűnt fel előtte. Egyébként meglepődött a nem várt nyugalmon, folytatta útját és az étterembe ért. Az ott lévő utasok étvágygerjesztő italokat fogyasztottak és közben szivélyesen elbeszélgettek egymással. Megfigyelte azonban, hogy a társalgás hangja tele van bizalmatlansággal és gyanúval.

A két pincér, egy vöröses férfi és egy szőke, sovány leány, az asztalokat terítették. Joselito és Lupita nem voltak itt, az indulás után azonnal visszahúzódtak kabinjukba, hogy kipihenjék az előző éjszaka fáradalmait és izgalmait.

Müller dörmögött egyet a bajusza alatt, szájába vett egy rágógumit és visszatért Danihoz.

— Ön a rendőrfelügyelő?

Dani felnyitotta szemeit.

— Igen, barátom, mi tetszik?

— Semmi... ehm... Én vagyok a gép parancsnoka. Amikor szüksége van reám, hívjon bátran!

— Köszönöm szépen.

A fiatalember elmosolyodott. Müller magára hagyta őt és újra elfoglalta helyét a vezetőfülkében. Közben nem győzött csodálkozni az ilyen felügyelőn, aki vizsgálódás helyett az alvást választotta.

Némelyik utas hasonlóképpen gondolkodott és ideges lett. Miért nem tevékenykedik Dani? Ki ölte meg szegény Mahlert és miért? Igaz-e, hogy kirabolták?

Raul Dani eme feltevésekkel ellentétben, teljesen a munkájának szentelte magát. Gondolkodott. Nagyon sok teendője volt: rendezni kellett ötleteit és rendszerbe kellett foglalnia nem csupán a tényeket, hanem a kihallgatott személyeket is.

A délelőtti kihallgatás igen rövid volt arra, hogy eredményeket gyümölcsözzék. Csupán egy volt a biztos: a bűntényt repülés közben követték el s most repülés közben kell felfedni a bűnös személyét.

Háromnegyedtizenkettő volt. A gépnek, számításba véve a későbbi indulást, tizennyolc óra és harminc perckor kellett Porto Praiába érkeznie. Kerek hat óra alatt tehát eredményt kell elérnie. Nevetségesnek látszott előtte, hogy még tovább repüljön... Dani ezt a feltevést egészen elvetette és bízott szerencséjében.

Mi a tényállás? Mahlert megölték, halálát méreg okozta, melyet a teával együtt adtak be neki. A teáscsészét az egész felszolgálókészlettel együtt eltüntette valaki, aki a vizsgálat elől el akarta vonni ezeket a tárgyakat. Mahler egy értékes gyöngyöt vitt magával s talán volt vele több is.

A személyek? A pincérnő szolgálta fel a teát. A pincér eltávozott az őrizetére bízott ajtó elől és ezáltal lehetővé tette egy ismeretlennek, hogy a halott kabinjába lopódzék és a teáskészletet kidobja az ablakon... vagy talán maga. Joselito volt ez az ismeretlen... De miért?... A gyöngy miatt?... Talán... De vajjon volt-e egyáltalában tudomásuk ilyen gyorsan ölő méregről? Hogyan szerezték azt?... S azután itt van Stella Rayner, aki beismerte, hogy az elhúnyt udvarolt neki és hogy meghallgatás esetére odaígérte neki a gyöngyöt. Max Mertensnek szerencséje van a filmcsillagnál és veszekedett Mahlerrel. Ő is ellophatta a gyöngyöt?... S aztán? A többi utasok, veszekedésre hajlamosak, unalmasak. A két kereskedő, Reimann és Fischer, akikre Lamarra felhívta a figyelmét... Mik voltak azelőtt?... Dani még fiatal rendőr volt. Olasz származásánál fogva élénk képzelőtehetséggel rendelkezett és szívesebben bízta magát erre a képességére, mint a rideg következtetésre s bár már volt néhány sikere, főleg merészsége és szerencséje eredményeképpen, mégis hiányzott nála Lamarra hosszú gyakorlata, az emlékek, amelyek oly sokszor segítségére voltak főnökének.

(Folytatjuk)

REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Az olasz kormány új miniszterei, illetve államtitkárai között ketten vannak olyanok, akiket a légierőkhöz szorosabb kapcsolatok fűznek. Ezek: *Oreste Bonomi* pénzügyminiszter, aki a legutóbbi időkig katonai szolgálatot teljesített, mint tartalékos repülőőrnagy, továbbá *Domenico Arcidiacono,* a kereskedelmi hajózás államtitkára, aki régebben az Ala Littorio légiforgalmi vállalat igazgatóságához tartozott és az olasz Aero Szövetség egyik vezető tagja volt.

*

Drummond repülőtábornok, a középkeleti brit légierők parancsnokának helyettese, Szovjetoroszországban látogatást tett, ahol megtekintett néhány nagyobb repülőipari központot és az arcvonalon megszemlélte a bolseviki repülőalakulatokat.

*

Guy La Chambre, volt francia légügyi minisztert, a riomi pör egyik vádlottját szabadon bocsátották. *Guy La Chambre* Amerikából hazament és önként jelentkezett, amikor vádat emeltek ellene. Epésen jegyzi meg egy svájci lap, hogy csak akkor lehetne eljárni ellene, ha a törvény a *tehetségtelenséget* is büntetné.

*

Ismet Inonü török államelnök, majd *Szaradsoglu* török miniszterelnök március 16-án fogadta *Sir William Sholto-Douglas* brit repülő vezértábornagyot, a középkeleti légierők parancsnokát.

*

Mondj igazat... Az Egyesült Államokban a légierők a szárazföldi hadsereggel és a haditengerészettel nincsenek egyenjogusítva, hanem a védерő e két részének csak egyik fegyvernemét alkotják, ellentétben Angliával, Németországgal vagy Olaszországgal, ahol a légierők önállóságot élveznek és a szárazföldi hadsereggel, valamint a haditengerészettel egyenjogúak.

Knerr amerikai ezredes, a hadsereg légierőinek volt vezérkari főnöke, a sajtóban erélyesen síkraszállt a légierők önállósítása mellett, mire *Stimson* hadügyminisztertől olyirányú utasítást kapott, hogy a jövőben tartózkodjék a fegyveres erő szervezési kérdéseit a nyilvánosság előtt bírálat tárgyává tenni.

*

A lapok emlékeztetnek ezzel kapcsolatban *Mitchell* repülőtábornok esetére, akit elvei miatt 20 évvel ezelőtt szintén felfüggesztettek állásától, az idő mégis neki adott igazat. Az eszmék, amiket 20 évvel ezelőtt felvetett, azóta élő valósággá váltak és törekvései, amelyekért a 20-as évek elején elbocsátották, ma Amerika hivatalos légügyi politikájának sarkalatos pontjait alkotják. A szigorú büntetéssel sujtott, de azóta emlékében rehabilitált tábornok nevét egyébként egy amerikai légi kikötő (Mitchell-Field) és egy új bombázó repülőgéptípus őrzi.

*

Az amerikai haditengerészet légierőinél a tengernagyok száma legfeljebb 45 lehet. Ezidőszerint 43 tengernagyi hely van betöltve.

*

Az amerikai haditengerészet gyalogos csapatainál ejtőernyős alakulatok, valamint újabban légi úton szállítható gyalogcsapatok is vannak.

*

Vittorio Mussolini százados, a Duce fia áll az olasz légierők filmközpontjának élén. A filmközpont propagandafeladatokat teljesít és közvetlenül a légügyi minisztérium elnökségének van alárendelve. A filmközpont repülőalakulatait harctéri felvételek céljára eddig 625-ször vetették be az arcvonalon. A központ az oktató filmeken kívül szórakoztató repülőfilmek készítésénél is közreműködik.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Repülőbaleset érte a brit biztonságügyi minisztérium titkárnőjét. A brit parlament 50 tagja résztvett Salisburyben egy repülőbemutatón, ahol csapatszállításra alkalmas siklórepülőgépeket mutattak be a honatyák előtt. A motoros repülőgépekkel vontatott siklógépeken a parlament meghívott tagjai is próbarepülést végeztek. Az egyik siklógép azonban hibásan ért földet s a balesetnél a bentülők egy része megsérült. Közöttük volt *Ellen Wilkinson* kisasszony, a biztonságügyi minisztérium titkárnője, valamint a következő képviselőnők és képviselők is: *Mavis Tate* asszony, *Lord Winterton, Oliver Simmonds* és *Perkins.* Véletlen játéka a sorsnak, hogy az utóbbiak nemrég erélyesen síkraszálltak a parlamentben a brit polgári légiforgalom jövője érdekében.

*

Légitámadás múmiák ellen. Palermóban a kapucinusok templomát több bombatalálat érte. A többi között egy földalatti helyiség is elpusztult, amelyben *múmiák* voltak.

*

Uj vadászgépek a Csendes-óceán fölött. Februárban új amerikai vadászgépek jelentek meg a csendesóceáni hadszíntéren, amelyek átlagos sebessége — az »Exchange« jelentése szerint — megközelíti a 650 kilométert. Az új gépek típusa: Vought-Sikorsky »Corsair«. Motorja: 2000 lóerős.

*

Jegesedésmentes szélvédők. Az United Airlines repülőgépeinek szélvédője kettősfalú. A külső lemez 6.35 mm vastag, míg a belső, műanyagból álló lemez vastagsága 3.2 mm. A két lemez közötti 6.35 mm átmérőjű hézag van, amelyen a kipuffogó gázokkal 80° C-ra felhevített meleg levegő áramlik keresztül.

*

Newyorkban tanulmányi társaság alakult — amint a »Luftwissen« írja — a repülőmotorok léghűtésével összefüggő kérdések tanulmányozására.

*

Amerikai utánzat. Németországban a nemzetiszocialista mintaüzemeket aranyzászlóval tüntetik ki. Az ötlet az Egyesült Államokban is rokonszenvre talált, amennyiben a legjobban működő ipari üzemek újabban ott is zászlót kapnak, mégpedig »E«-betűvel (excellence = kimagasló). Ilyen zászlóval tüntették ki legutóbb a Rolls-Royce »Merlin XX«-mintájú repülőmotorokat előállító detroiti *Packard* motorgyárat, továbbá a 20 mm-es Oerlikon légvédelmi gépágyúkat gyártó Hudson Motor Car Co-t, valamint a Pontiac Motor Ordnance Division-gyárat.

*

A svéd repülőgépgyártás monopóliuma. Több helyen olyan hírek láttak napvilágot, hogy a linköpingi Svenska Aeroplan A. B. a svéd repülőiparban monopolisztikus helyzetben volna. Ezzel szemben a gyár nemrégiben olyan nyilatkozatot tett, hogy ez a hír a valóságnak nem felel meg, amennyiben a svéd hadügyminisztériumtól kapott megrendelések csak egy határozott-számú repülőgép leszállítására vonatkoznak.

*

Csökkent a világ olajtermelése. Az ásványolajtermelés 85 esztendős történetében most történt meg először, hogy a világ olajtermelésében csökkenés állott be. Ez a rendkívüli eset ugyanakkor fordult elő, amikor az ásványolajra a hadviselés szempontjából nagyobb szükség van, mint valaha, amikor nemcsak a földi hadsereg gépesítése jelent fokozott fogyasztást, hanem a légierők, valamint a haditengerészet, a hadiipar, sőt a mezőgazdaság is jóval nagyobb igényeket támaszt az üzemanyagtermeléssel szemben, mint azelőtt.

Amíg 1941-ben a világ termelése 307 millió tonna volt, addig 1942-ben — az

amerikai szaksajtó számításai szerint — csak 287 millió tonna ásványolaj került ki a föld alól. A hiányzó 20 millió tonnának mintegy a fele esik az Egyesült Államokra, míg a másik fele megoszlik azok közt a területek között, amelyek a háború eseményei következtében a termelésben zavarva vannak. Igy például Délkelet-Ázsiában 22.5 millió tonnával szemben csak 16 millió tonnát, Európában — a Maikop és Grosny körül lezajlott harcok miatt — 43 millió tonnával szemben csak 40 millió tonnát termeltek. Még Dél-Amerika is megsínylette a háborút, amennyiben 41.4 millió tonna helyett csak 41 millió tonna volt a termelése. Ezzel szemben Egyiptomban 0.9 millió tonnával szemben 1 millió tonnát hoztak felszínre.

*

Uj könnyűfémötvözetek. Japán a könnyűfémötvözetek előállítása terén újításokat vezetett be, melyeknek az a lényege, hogy az aluminium helyett a magnéziumot részesíti előnyben. Koreában és Mandzsukuóban ugyanis bő magnezittelepek vannak s az új könnyűfémötvözetek gyártásánál ezt a körülményt igyekeztek figyelembe venni. Japán magnéziumtermelése

1931-ben	3.2 t
1934-ben	140.8 t
1942-ben	10—20.000 t volt.

Japán aluminiumtermelése a következő adatokat tünteti fel:

1939-ben	23.000 t
1941-ben	40.000 t
1942-ben	60.000 t

Ezzel szemben az 1942. évi aluminiumtermelés

Európában:	800.000 t
az USA-ban:	500.000 t volt.

REPÜLŐSPORT

A svájci vitorlázó repülők Aargauban 1942-ben összesen 1734 felszállást végeztek és 93 órát töltöttek a levegőben. Az aargaui vitorlázó repülés központja Birrfeld és Kestenberg volt.

LÉGIFORGALOM

Állandó futárjáratok Japán és a tengelyhatalmak között? Ismeretes, hogy egy olasz repülőgép néhány hónappal ezelőtt sikeresen tette meg a Róma—Tokió—Róma-i utat. Amint a brit hírszolgálat Ujdelhiből jelenti, ezek a légijáratok azóta állandósultak és főleg német és olasz személyeket szállítanak velük Japánba és vissza. A japánok Szovjet-Oroszországon és Törökországon keresztül is zavartalanul közlekedhetnek, minthogy Japán és a Szovjet között nincsen hadiállapot, tehát ők az állítólagos légijáratokat kevésbbé használják.

Az angolok azt gyanítják — írja a svájci »Interavia«, hogy a Krim és Burma közti távolság felezőjében, talán valahol Észak-Indiában, titkos légitámaszpontja van a Japán felé szálló tengelyrepülőknek, ahol üzemanyagkészletüket kiegészíthetik. Az utóbbi időben egyre sűrűbben járnak a futár gépek Krim és Japán között — írják az angolok.

*

Az Air France Afrikában feltámadt és *Giraud* tábornok zászlaja alatt igyekszik megteremteni a légi összeköttetést Szíria és Nyugat-Afrika között. A végállomás keleten valószínűleg Damaszkuszban, nyugaton pedig Brazzavilleben lesz. A forgalmat az Air France volt repülőkapitánya: *Lionel de Marmier* szervezi meg. A vállalat mindössze hat egységből álló szerény repülőgépparkkal rendelkezik, ami egyébként jellemző az Afrikában harcoló franciák hiányos felszerelési helyzetére.

*

D'Harcourt tábornokot a francia légiforgalom igazgatóját Franciaországban letartóztatták, mert gépeit átakarta menteni Afrikába. Utódja: *Jaques Vivent.*

*

Légiforgalom Boston és Moszkva között? Egy amerikai vállalat állítólag engedélyt kér rendszeres légiforgalom fenntartására a Boston—London—Moszkva-i vonalon.

*

A lisszaboni Clipper-katasztrófa végső mérlege: 24 halott és 13 sebesült. Ketten épségben maradtak.

*

A »BOA« 435 óceánrepülése. A British Overseas Airways (BOA) az óceáni »légikompszolgálat« 1941-ben történt üzembehelyezése óta 1942 végéig kelet felé 217, nyugat felé pedig 218 óceánrepülést végzett. Az óceáni légiforgalomban egy repülőgép veszett el.

A transzatlanti járatok fenntartásában a BOA-t egyébként öt amerikai légiforgalmi vállalat támogatta. Ezek a tél kezdetén a forgalmat beszüntették s azt csak a BOA folytatta tovább a télen át is.

*

Ötmillió fontot áldozott az angol kormány azokra a kísérletekre, amelyek arra irányultak, hogy a »Sunderland« vízirepülőgépből, illetve más, nagyteljesítményű bombázókból a polgári légiforgalom céljára alkalmas repülőgépeket szerkesszenek.

KATONAI HÍREK

Kitüntetés. A Kormányzó Úr Őfőméltósága az ellenség előtt hősi halált halt *Mocsáry István* őrnagynak a Magyar Érdemrend tisztikeresztjét adományozta a hadi díszítménnyel és kardokkal.

*

Amerika nem segítheti Csungking-Kínát — írja *Elliot* őrnagy, a *New-York Herald Tribune*-ban. Az amerikai hajóknak ugyanis túlhosszú utat kellene megtenniök Indiáig, onnan pedig csak *repülőgépeken* lehetne a hadianyagot a Himalája fölött Kína felé továbbszállítani.

Az északnyugati utat Moszkván keresztül szintén nem lehet igénybe venni, mert a Szovjetunió most sokkal inkább el van foglalva nyugati határain, semhogy ilyesmivel terhelni lehetne.

*

Légitámadás következtében Angliában 1943 januárban meghalt: 328, megsebesült: 507 személy. Februában meghalt: 250, megsebesült: 300 személy.

*

Tokió részére léggömbzárat készítenek.

*

Philipp német őrnagy 203 légi győzelmet aratott.

*

Lord Beaverbrook volt brit repülőiparügyi miniszter zuhanóbombázók alkalmazását követelte a felsőházban, mert a Kasserina-szorosban elvesztett ütközet — úgymond — bebizonyította, hogy a zuhanóbombázók a tüzérséget kitűnően helyettesítették.

*

Második arcvonal helyett légi hadműveleteket ajánl a New York Daily Mirror vezércikkében *Mitchie* hírlapíró, mert állítása szerint ez jóval kevesebb áldozatot követelne, mint egy normális európai invázió. A normális támadás veszteségeit ötmillió főre becsüli a hírlapíró, míg a légi offenzíva Németország 50 főbb ipari központja ellen — véleménye szerint — csupán 3600—4300 repülőgépbe és 50—100.000 emberéletbe kerülne. A tervet ajánlja mielőbb keresztülvinni, mert a német légvédelem napról-napra erősödik.

*

Zajlanak az események az Aleuti-szigetek körül. A japánok, amint ismeretes, az Egyesült Államok északnyugati partvidéke felől, Ázsia felé húzódó hídpillérszerű szigetcsoport egyes pontjait megszállották és ott légi, valamint tengerészeti támaszpontokat rendeztek be, hogy megakadályozzák az amerikai légihaderő támadását Japán ellen.

Az Egyesült Államok természetesen szintén támaszpontokat építenek az Aleutákon és kísérleteket tesznek a japánok kifüstölésére. A tokiói *Yomiuri-Hochi* azt állítja, hogy a Kiska-szigetétől mintegy 250 km-re fekvő amerikai támaszponton már 20.000 amerikai katona és 350 amerikai repülőgép állomásozik. A japán légitámaszpontok elleni támadások innen indulnak ki, azonban azok rendesen csak lakatlan tengerpartokat érnek. Legutóbb végre sikerült egy japán csapatszállító hajót is felderíteniök, amelyet nyolc napon át szinte szakadatlanul támadtak az amerikai repülők. A hajót többszáz golyótalálat érte, azonban mégis elérte rendeltetési helyét.

*

Az olasz légierők a háború kezdete óta március 10-ig — olasz hivatalos jelentés szerint — egymillió tonna hajóteret süllyesztett el. Az elsüllyesztett hajók száma: 201.

*

A szovjet légierők — német jelentés szerint — március 1-től 15-ig 526 repülőgépet vesztettek. Ezek közül 435 légi harcban pusztult el, 52-t a légvédelmi tüzérség lőtt le, 39-et pedig a földön tettek tönkre. Egyedül március második hetében 253 darab volt az elpusztított szovjet repülőgépek száma. Közülök 32-t a tüzérség lőtt le, 20 pedig a földön vált harcképtelenné.

*

A brit légierők vesztesége március második hetében 98 repülőgép volt. A lelőtt repülőgépek nagyrésze négymotoros távolsági bombázó. Közöttük — angol jelentés szerint — öt Angliában állomásozó amerikai gép volt. Az angolszász légierők ennek alapján — a Német Távirati Iroda jelentése szerint — mintegy 800 repülőt vesztettek egy hét alatt.

*

Az olasz légierők vesztesége 1942 I. 1-től 1943 II. 28-ig — olasz hivatalos jelentés szerint — a következő: Elesett: 748, megsebesült: 949, eltűnt: 1354 fő. A februári veszteség: elesett 59, megsebesült: 68, eltűnt: 133 fő.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

⊙

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

— Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.



A FELHŐK VILÁGÁBAN

nincsen megállás, sem közbenső állomás. Az üzembiztonság és tartósság tehát különlegesen fontos. Ezért szereli a mótor- és repülőgépgyárak legnagyobb része az SKF csapágyakat, azt a gyártmányt, amelyet a sikeres óceánrepülések majdnem mindegyikénél használtak.

SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY R.-T., BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55